VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 75)
z dnia 6 kwietnia 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 75)

6 kwietnia 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji oraz posła **Jerzego Polaczka (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat potencjału eksportowego polskiej branży transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem producentów taboru kolejowego w Polsce oraz polskich firm branży budowlanej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Kościński** podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju wraz ze współpracownikami; **Tomasz Buczyński** dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami; **Adam Bandosz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli; **Radosław Pacewicz** dyrektor generalny Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami; **Przemysław Gorgol** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami; **Marcin Piasecki** wiceprezes Polskiego Funduszu Rozwoju S.A.; **Andrzej Massel** zastępca dyrektora Instytutu Kolejnictwa; **Mirosław Chaberek** przewodniczący Rady Nadzorczej PKP S.A.; **Jarosław Oniszczuk** członek Zarządu PKP Intercity S.A. wraz ze współpracownikami; **Krzysztof Zgorzelski** prezes Zarządu Przewozy Regionalne sp. z o.o.; **Arkadiusz Świerkot** członek Zarządu Stadler Polska sp. z o.o. wraz ze współpracownikami; **Tomasz Zaboklicki** prezes Zarządu PESA Bydgoszcz S.A.; **Józef Michalik** wiceprezes Zarządu NEWAG S.A.; **Hubert Stępniewicz** prezes Zarządu H. Cegielski-Fabryka Pojazdów Szynowych sp. z o.o.; **Nicolas Halamek** dyrektor zarządzający Alstom Konstal S.A.; **Marek Sitarz** kierownik Katedry Transportu Szynowego Wyższej Szkoły Biznesu w Dąbrowie Górniczej; **Adrian Furgalski** wiceprezes Zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Marcel Klinowski** sekretarz Zarządu Stowarzyszenia Republikanie.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Marcin Mykietyński** oraz **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Witam na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów oraz zaproszonych gości. Każdy z państwa będzie miał możliwość zabrania głosu.

Na początku ograniczę się do powitania. Witam pana Tadeusza Kościńskiego – podsekretarza stanu w Ministerstwie Rozwoju, pana Radosława Pacewicza – dyrektora generalnego w Urzędzie Transportu Kolejowego, pana Tomasza Emiljana – dyrektora Departamentu Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli, pana Marcina Piaseckiego – wiceprezesa Polskiego Funduszu Rozwoju, pana Przemysława Gorgola – dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych, pana Jarosława Oniszczuka – członka Zarządu PKP Intercity, pana Tomasza Buczyńskiego – dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz pana Mirosława Chaberka – przewodniczącego Rady Nadzorczej PKP S.A., pana Andrzeja Massela z Instytutu Kolejnictwa, pana Arkadiusza Świerkota – członka Zarządu Stadler Polska, pana Tomasza Zaboklickiego – prezesa Zarządu PESA, pana Józefa Michalika – wiceprezesa Zarządu NEWAG S.A. oraz pana Tomasza Prejsa – dyrektora zarządzającego. Uzyskałem informację, że pan dyrektor Halamek jest w drodze. Jeżeli kogoś pominąłem, przepraszam. Będziemy mieli okazję się poznać.

Dzisiejsze posiedzenie Komisji, czego nie ukrywam, jest wynikiem inicjatywy pana ministra Polaczka. Dlatego przekazuję mu głos i prowadzenie. Bardzo proszę pnie ministrze, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przede wszystkim dziękuję przedstawicielom ministerstw – Rozwoju oraz Infrastruktury i Budownictwa za aktywne przygotowanie materiałów, które towarzyszą naszemu dzisiejszemu posiedzeniu. Dziękuję za obecność panu ministrowi Tadeuszowi Kościńskiemu.

Myślę, że obszar wsparcia działań proeksportowych w branży transportowej, w szczególności producentów taboru kolejowego, czy też eksport usług budowlanych to mocne atuty, wynikające ze zbudowania potencjału w ostatnich latach. Jest to również temat, który wpisuje się w główne cele przyjętego przez rząd dokumentu „Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju".

Tak jak wspomniałem, w ostatnich latach branża transportowa, w szczególności transportu kolejowego i transportu publicznego, jest skutecznym realizatorem innowacyjnych produktów, niejednokrotnie eksportowanych na ryki europejskie i pozaeuropejskie. Zachęcam referentów ze strony rządowej, żeby w tym bardzo miarodajnym gronie obecnych osób, w szczególności zwrócili uwagę na wszystkie elementy wsparcia, które mogą być udziałem polskich producentów taboru i firm realizujących usługi budowlane, zwłaszcza w zakresie eksportu. Myślę, że jest to ważne w kontekście dokumentów, które zostały przyjęte przez rząd – np. Krajowy Program Kolejowy. Kolejnym zagadnieniem są środki europejskie i możliwości pewnych korekt, o ile takie scenariusze są rozważane.

Myślę, że Komisja, poza wkładem merytorycznym, wniesionym przez parlamentarzystów, będzie doskonałą okazją do bezpośredniego dialogu przedstawicieli branż z resortami, w tym zwłaszcza rozwoju. Cieszę się z obecności i gorąco witam wiceprezesa Polskiego Funduszu Rozwoju. Myślę, że relacja z PFR może interesować wiele osób obecnych na tej sali.

W nieformalnych rozmowach przed posiedzeniem Komisji wymienialiśmy uwagi na temat przedmiotu dzisiejszego posiedzenia. W trakcie rozmowy padł przykład Iranu, w którym oficjalne dane mówią o tym, że to państwo tylko na inwestycje taborowe chce wydać ok. 40 mld dolarów, w tym przede wszystkim na przebudowę całego transportu kolejowego. Nie będę teraz rozwijał wprowadzenia i oddam głos przedstawicielom Ministerstwa Rozwoju i Polskiego Funduszu Rozwoju.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju Tadeusz Kościński:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, ekspansja zagraniczna polskich przedsiębiorców jest jednym z głównych celów Ministerstwa Rozwoju wpisanym w „Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju". W Strategii… zaplanowano szereg działań w celu lepszej promocji gospodarczej Polski za granicą i bardziej efektywnego wsparcia przedsiębiorców. Branża transportowa oraz budowlana należą do sektorów, które warto promować, gdyż są to sektory, które mogą budować dobrą markę Polski na świecie oraz wykazują duży potencjał dalszego rozwoju na rynkach zagranicznych.

Produkty branży transportowej są ważnym towarem eksportowym i stanowią znaczącą część naszej sprzedaży za granicą. Według wstępnych danych GUS, w 2016 r. polski eksport produktów tej branży wyniósł 27 mld euro, co oznacza wzrost o 80% w ciągu dekady oraz o blisko 25% w ciągu ostatnich pięciu lat. Udział eksportu branży w eksporcie ogółem wyniósł ok. 15%. Polskie produkty branży transportowej najczęściej trafiają do Niemiec, Włoch, Wielkiej Brytanii, Francji Czech oraz Hiszpanii.

Najważniejszą rolę w eksporcie branży transportowej odgrywa segment producentów i części akcesoriów samochodowych, których wartość systematycznie przekracza wartość produkcji samochodów. Ponad połowa polskiej produkcji części motoryzacyjnych trafia na eksport, którego wartość regularnie rośnie w ostatnich latach. Wyprodukowane w Polsce towary najczęściej trafiają do krajów europejskich, jednak warto podkreślić, że udział krajów trzecich w eksporcie części i akcesoriów samochodowych wzrastał w ostatnich latach. Polskie towary motoryzacyjne spełniają najwyższe światowe stan-

dardy i wymagania jakościowe, zachowując przy tym konkurencyjne ceny. Dzięki temu Polska często nazywana jest zagłębiem producentów części motoryzacyjnych.

Ważnym polskim towarem eksportowym są również autobusy. Flagowa firma tego sektora – Solaris Bus & Coach z Bolechowa – tylko w 2016 r. wyeksportowała ponad 800 autobusów. Co trzeci z tych autobusów trafił do Niemiec, a pozostałe przede wszystkim do Izraela oraz do Włoch. Ważnymi eksporterami są również zakłady Volvo Buses oraz zakłady koncernu MAN. Producenci autobusów proponują nowe i innowacyjne rozwiązania, w szczególności w gałęzi pojazdów elektrycznych. Warto podkreślić, że jeden z autobusów elektrycznych firmy Solaris zwyciężył w konkursie „Bus of The Year 2017". To pierwsza taka nagroda dla polskiego producenta.

Od kilku lat notowany jest również wzrost znaczenia polskich usług transportowych na rynkach zagranicznych. Najnowsze dostępne dane statystyczne wykazują, że w 2015 r. polskie przedsiębiorstwa z branży transportu, spedycji i logistyki zrealizowały za granicą usługi o łącznej wartości 45,3 mld zł. Wartość eksportowanych usług systematycznie rośnie i w stosunku do wartości z 2010 r. wzrosła o prawie 70%. Blisko 80% eksportu polskich usług transportowych trafia na rynek UE. Jednak wobec narastających problemów polskich na rynku unijnym, zwłaszcza francuskim i niemieckim oraz rozpoczęcia procedury wyjścia Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej, branża transportowa w najbliższym czasie być może będzie zmuszona do poszukiwania nowych odbiorców dla swoich usług.

Na znaczeniu nabiera eksport pojazdów szynowych. Eksport taboru kolejowego wyniósł w 2016 r. 730 mln euro. W skali całego polskiego eksportu stanowi on jednak nadal niedużą część – ok. 0,4%. Analizując strukturę przedmiotową eksportu towarów taboru kolejowego warto podkreślić, że chociaż Polska specjalizuje się raczej w produkcji półproduktów i części do pociągów, to w ostatnich dziesięciu latach dynamicznie rósł eksport produktów finalnych, czyli gotowych wagonów kolejowych. W latach 2013–2015 wywóz tych towarów przekraczał 1 mld zł rocznie (ok. 250 mln euro). Przemysł taboru szynowego w Polsce może zaoferować praktycznie wszystkie rodzaje pojazdów, za wyjątkiem pociągów dla szybkiej kolei, tj.: lokomotywy elektryczne, lokomotywy spalinowe, wagony osobowe i towarowe, a także tramwaje i tabor dla metra. Głównymi odbiorcami taboru kolejowego z Polski są Niemcy, gdzie trafia 25% eksportu oraz Włochy, Szwecja, Francja, Rosja i Białoruś. Liderem w tej branży jest bydgoska PESA S.A., która zrealizowała szereg zamówień zagranicznych na rynki europejskie, jak również na bardziej odległe rynki, takie jak Kazachstan i Rosja. Ważnymi producentami i eksporterami są również: NEWAG S.A. z Nowego Sącza, Wagony Świdnica S.A, czy Stadler Polska z Siedlec.

Polską specjalnością są również łodzie i jachty do 10 m długości W ich eksporcie zajmujemy drugie (po Stanach Zjednoczonych) miejsce na świecie. Najważniejsze zamówienia na polskie jachty napływają z krajów UE, przede wszystkim z Francji, Niemiec, Holandii oraz ze Skandynawii. Nasze łodzie trafiają również do USA oraz Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Polskie łodzie charakteryzują się dobrym designem, dużymi możliwościami w zakresie technologii oraz dobrą jakością wykończenia. Dzięki temu cenione są na rynkach zagranicznych.

Polskie firmy dobrze radzą sobie również z eksportem samolotów i śmigłowców oraz ich części. W ubiegłym roku eksport tych towarów wyniósł blisko 1 mld euro. Warto podkreślić, że wartość wywozu tych towarów wzrosła prawie ośmiokrotnie w ostatnich dziesięciu latach. Duże znaczenie miał tutaj wzrost wartości eksportowanych części samochodowych i lotniczych produkowanych w Polsce, których wartość w 2015 r. wyniosła 0,5 mld zł. Utworzenie doliny lotniczej, czyli największego klastra przemysłowego w Polsce, jest wyraźnym sygnałem, że sektor ma duże ambicje do dalszego intensywnego rozwoju. Jest szansą Polski Południowo-Wschodniej na przekształcenie się w jeden z wiodących regionów w internacjonalizacji przedsiębiorstw poprzez eksport różnorodnych produktów i usług z zakresu przemysłu lotniczego.

Branża transportowa w Polsce dynamicznie się rozwija, wprowadza innowacyjne rozwiązania i nowe produkty. Dlatego wykazuje duży potencjał do dalszego rozwoju eksportu. W ujęciu geograficznym oceniamy, że polski potencjał branży nie jest jeszcze wyczerpany na rynkach zagranicznych. Świadczy o tym m.in. dynamiczny wzrost

importu towarów branży transportowej przez naszych zachodnich sąsiadów – Niemcy oraz Czechy. Eksport towarów tej branży wzrósł dwukrotnie do Niemiec i ponad trzykrotnie do Czech. Korzystnie kształtują się również dalsze możliwości wzrostu eksportu towarów branży transportowej do Hiszpanii, Węgier oraz Słowacji. Nowych partnerów eksportowych polskie firmy mogą szukać również w Rumunii, która jest potencjalnie bardzo dobrym i dużym rynkiem dla eksportu pasażerskiego taboru transportowego.

W okresie ostatnich kilku lat obserwuje się znaczny wzrost zainteresowania rynkiem chorwackim ze strony polskich firm sektora transportu i logistyki, w tym firm z branży transportu kolejowego i lotniczego, a także firm z branży budownictwa kolejowego. Szansą ekspansji eksportowej polskich producentów są potrzeby miejscowych przewoźników, którzy dysponują przestarzałymi lokomotywami i wagonami. Duże potrzeby w zakresie wymiany taboru transportu publicznego mają również bułgarskie miasta. Do sekcji towarów z punktu widzenia największych możliwości zrealizowania lub wzrostu wartości polskiego eksportu należą autobusy, trolejbusy, tramwaje i pociągi.

Szanse eksportowe rysują się również dla polskich producentów w rozwijających się krajach pozaunijnych. Przykładowo, PESA, Solaris oraz inni polscy producenci mogą szukać kontrahentów w Kazachstanie, który planuje modernizować swoją infrastrukturę transportową w głównych ośrodkach miejskich.

Polskie firmy produkujące pojazdy silnikowe, w szczególności samochodowe, dostawcze, autobusy, tramwaje i wagony kolejowe mogą starać się o zamówienia na rynku tureckim. Ze względu na dynamiczną rozbudowę infrastruktury transportowej, Turcja wykazuje duże zapotrzebowanie na środki transportu oraz ich części. Z kolei na Ukrainie do 2021 r. rząd planuje przeznaczyć ok. 4 mld euro na remont taboru kolejowego. Oceniamy, że polscy producenci mają szanse na realizację części zamówień państwowych naszego wschodniego sąsiada. Poza wdrażanymi przez ukraińską kolej państwową, istnieje możliwość wykorzystania polskiej oferty w ramach programów modernizacji sieci komunikacji miejskiej w kilku miejscowościach.

Widać, że przed przedsiębiorcami branży transportowej rysuje się szereg możliwości dla ich dalszej ekspansji zagranicznej. Zanim jednak przejdę do omówienia działań, które podejmuje ministerstwo w celu wspierania rozwoju tej branży, chciałbym krótko scharakteryzować strukturę eksportu w branży budowlanej.

Branża budowlana ma zdecydowanie mniejszy udział w łącznym eksporcie niż branża transportowa, jednak jest również ważną gałęzią naszego handlu. W ubiegłym roku eksport produktów z branży budowlanej wyniósł 4,2 mld euro, co stanowiło 2,3% całkowitego wywozu z Polski. W ciągu ostatnich pięciu lat eksport z branży budowlanej wzrósł o 25%.

Polscy producenci specjalizują się w eksporcie drzwi i okien, zarówno z drewna, jak i z tworzyw sztucznych. Eksport tych produktów dynamicznie rósł w ostatnich latach, nawet o 60% w ciągu pięciu lat. Producenci budowlani dysponują szeroką ofertę produktową dopasowaną do potrzeb indywidualnych klientów. Nastawieni są na wysoką jakość towarów, która jednocześnie staje się ich przewagą na rynkach zagranicznych. Branża budowlana cechuje się również otwartością na zmieniające się trendy i chęcią poszukiwania nowych innowatorskich rozwiązań. Na rynkach międzynarodowych polscy producenci postrzegani są jako eksperci w zakresie nowych technologii budownictwa energooszczędnego. Na znaczeniu zyskuje w szczególności eksport nowoczesnych wyrobów i materiałów budowlanych. Polscy przedsiębiorcy branży budowlanej są konkurencyjni zarówno pod względem ceny, jak i jakości, dlatego kierunki ekspansji zagranicznej powinny podkreślać walory branży.

Głównymi odbiorcami polskich produktów budowlanych są kraje UE. Dodatkowe możliwości dla polskich firm rysują się choćby w odradzającym się sektorze budownictwa mieszkaniowego w Irlandii. Polskie wyroby stolarskie dla budownictwa mają wysoki udział w eksporcie do Irlandii – ponad 13 mln euro. Ocenia się, że zapotrzebowanie na materiały budowlane i wykończeniowe (stolarkę otworową drzwi i okna), a także meble i artykuły dekoracyjne będzie z roku na rok rosło, stwarzając tym samym szansę na zwiększanie udziału Irlandii w polskim eksporcie tych towarów. Polscy producenci postrzegają Węgry jako perspektywiczny rynek. W 2016 r. znacznie obniżono (z 27% na 5%) podatek VAT na nowe mieszkania i domy. Dlatego należy spodziewać

się ożywienia na rynku budownictwa mieszkaniowego, co może wygenerować większy popyt na materiały budowlane. Otwiera to nowe możliwości dla obecnych już na tym rynku polskich producentów stolarki okiennej, drzwiowej i aluminiowej. Zauważalny jest niewykorzystany potencjał eksportowy branży do krajów trzecich takich jak np.: Rosja, Stany Zjednoczone, Azerbejdżan, Ukraina, czy Białoruś. Polskie firmy mają również szanse zaistnieć w tureckim sektorze budowlanym jako dostawcy zaawansowanych technologicznie maszyn i urządzeń sektora budowlanego oraz materiałów budowlanych. Dużym zainteresowaniem eksportowym polskich przedsiębiorców cieszą się również Kazachstan, Gruzja, Norwegia i ZEA. Należy jednak pamiętać o silnej konkurencji ze strony słabszych jakościowo, ale tańszych wykonawców z Chin i Turcji. Osłabia to pozycję polskich wykonawców budowlanych w zakresie budownictwa mieszkaniowego czy drogowego. Większe możliwości współpracy dla polskich firm istnieją w zakresie budownictwa przemysłowego.

Przejdę do omówienia wybranych instrumentów wsparcia ekspansji zagranicznej przedsiębiorców branży transportowej i budowlanej.

Po pierwsze, branżowe programy promocji. Mam nadzieję, że polscy producenci branży transportowej i budowlanej będą dalej skutecznie rozwijali swoją działalność na rynkach zagranicznych. Największe polskie firmy tych branż już teraz doskonale sobie radzą w eksporcie. Dlatego w ministerstwie przygotowaliśmy kilka instrumentów dla mniejszych producentów zaliczanych do grupy MŚP. Wierzymy, że małe i średnie przedsiębiorstwa również mają szanse na wypromowanie swoich marek za granicą. Żeby im w tym pomóc opracowaliśmy branżowe programy promocji dla dwunastu branż uznanych za perspektywiczne dla rozwoju polskiego eksportu. Wśród nich znalazły się m.in. branże budowy i wykańczania budowli, branża jachtów i łodzi oraz branża części samochodowych i lotniczych. Dla każdej branży wskazano również perspektywiczne kierunki eksportowe, wybrane przede wszystkim na podstawie dialogu z przedstawicielami sektorów. Wierzymy, że branża budowlana powinna rozwijać się w kierunkach wschodnich – Kazachstan, Azerbejdżan, Rosja, Iran, Turcja i ZEA. Z kolei branże transportowe powinny rozwijać się w kierunku Stanów Zjednoczonych, Australii, Chin czy Rosji. Polskie części samochodowe i lotnicze powinny znaleźć swoich odbiorców w Kanadzie, Meksyku czy w RPA, a jachty i łodzie w Stanach Zjednoczonych, ZEA, Norwegii, Turcji i Rosji.

W ramach branżowych programów promocji przedsiębiorcy mogą otrzymać wsparcie finansowe na udział w wybranych wydarzeniach promocyjnych w ramach projektu „Go to Brand" realizowanego przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP). Lista imprez promocyjnych obejmuje około sto najważniejszych targów dla każdej branży. Dodatkowo, aby promować wszystkich polskich producentów z danej branży, organizowane będą stosika narodowe podczas najważniejszych wydarzeń targowych, misje przyjazdowe kontrahentów, publikowane będą sponsorowane artykuły w prasie oraz prowadzone kampanie informacyjno-promocyjne.

Konkurencyjność taboru kolejowego zostanie wzmocniona w wyniku szerokiego wprowadzenia do eksploatacji innowacyjnych, specjalizowanych wagonów osobowych i towarowych, uzyskanych dzięki programowi sektorowemu INNOTABOR, czyli „Innowacyjny tabor szynowy do przewozów pasażerskich, towarowych i specjalnego przeznaczenia" ukierunkowanemu na rozwój pojazdów szynowych najnowszej generacji. W ramach tego programu realizowane będą projekty badawcze o łącznej wartości 1,2 mld zł, co mamy nadzieję, że przełoży się na nowe rozwiązania w zakresie miejskiego taboru szynowego oraz międzymiastowego. Wykorzystanie wyników projektów pozwoli uruchomić seryjną produkcję nowoczesnych i konkurencyjnych pojazdów szynowych w Polsce.

W podsumowaniu chciałbym powiedzieć, że istotnym elementem polityki wspierania ekspansji zagranicznej polskich przedsiębiorstw jest koncentracja wsparcia na kluczowych sektorach, stanowiących ważną pozycję eksportową kraju oraz tych, którzy mogą w przyszłości decydować o konkurencyjnej pozycji Polski w świecie.

Mam nadzieję, że producenci branży transportowej i budowlanej będą chętnie korzystali z oferowanych instrumentów, co w efekcie przełoży się na jeszcze bardziej dynamiczny rozwój ich ekspansji, w szczególności w kierunkach pozaeuropejskich. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, bardzo dziękuję za syntetyczną informację. Korzystając z obecności na naszym posiedzeniu, chciałbym prosić pana Marcina Piaseckiego – wiceprezesa Polskiego Funduszu Rozwoju o uzupełnienie wypowiedzi.

Wiceprezes Zarządu Polskiego Funduszu Rozwoju S.A. Marcin Piasecki:

Szanowni państwo, w Polskim Funduszu Rozwoju jesteśmy przekonani, że sektor kolejowy ma olbrzymi potencjał eksportowy, zwłaszcza gdyby docelowo udało się wypracować kompleksową ofertę, która łączyłaby tabor i infrastrukturę. Potencjalne kierunki eksportu dla takich ofert to bardziej egzotyczne kierunki, w tym bardzo często z operatorką.

Obecnie PFR proponuje szereg instrumentów, które mają za zadanie wspieranie eksportu i ekspansji zagranicznej polskich przedsiębiorstw, w tym w sektorze kolejowym. Do podstawowych instrumentów należy finansowanie eksportu w formie dłużnej lub gwarancji ubezpieczeń. Mam na myśli dwa kluczowe podmioty z grupy PFR – BGK i KUKE. Mówiliśmy o Iranie. Właśnie dzięki BGK udało się dopiąć kontrakt firmy Medcom, polskiej firmy, która sprzedaje napędy do metra w Iranie. KUKE z kolei wsparła naszego lokalnego producenta (PESA S.A.) w eksporcie tramwajów do Rosji. Można powiedzieć, że instrumenty istnieją i działają.

Jeżeli chodzi o inwestycje, którymi się zajmuję, mamy instrumenty, które mogą wspierać eksport pośrednio – fundusze, które mogą kapitałowo wspierać polskie spółki, a obejmując mniejszościowe udziały dodają spółkom dodatkowy kapitał na rozwój, zwiększenie mocy produkcyjnych i wzmocnienie kierunku. Inny kierunek to wzmocnienie ekspansji zagranicznej, co ma zaletę, że fundusz jest gotowy wziąć ryzyko wejścia za granicę, czyli bycia partnerem, który współinwestuje z polską spółką na rynkach zagranicznych, przejmując konkurenta lub np. budując fabrykę. W każdym razie fundusze zdejmują ze spółki do 50% ryzyka inwestycji. Czasem inwestycje niezbędne są do poniesienia, aby myśleć o dużych kontraktach eksportowych.

PFR ma całą paletę instrumentów kapitałowych. Jesteśmy w bieżącym kontakcie ze wszystkimi graczami w tym sektorze. Jeżeli ktoś jeszcze nie miał z nami kontaktu, jesteśmy otwarci na rozmowy i zapraszamy. Wierzymy, że jest potencjał i szansa na ustabilizowanie naszych lokalnych producentów na czas po obecnej perspektywie unijnej, gdy zapewne nastąpi dołek w zamówieniach. Eksport może ustabilizować sytuację i pozycję spółek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję panu prezesowi. Obecnie proszę o wypowiedź przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Obecny jest pan dyrektor Tomasz Buczyński – z Departament Kolejnictwa. Proszę, żeby skupił się pan na aspekcie perspektyw taborowych dla przewozów dalekobieżnych, aglomeracyjnych i kolei regionalnej. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Tomasz Buczyński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, za chwilę przejdę do odpowiedzi na pytanie pana przewodniczącego. Chciałbym powiedzieć kilka zdań o materiale, który przygotowaliśmy na dzisiejsze posiedzenie Komisji. W materiale skupiliśmy się na pewnych trendach, które obserwujemy zwłaszcza w krajach europejskich. Podzieliliśmy materiał na rozdziały poświęcone przewozom pasażerskim i przewozom towarowym.

Jeżeli chodzi o trendy, należy stwierdzić, że podobne warunki strukturalne w zakresie przewozów pasażerskich występują w takich krajach jak: Austria, Francja, Dania, Węgry, Słowacja i Słowenia. Wypada się odnieść do naszych sąsiadów – Niemiec i Czech – z uwagi na bardzo mocno rozwinięty transport kolejowy. Za wyjątkiem Słowenii, wszystkie wymienione kraje mają większe wskaźniki liczby podróży i pracy przewozowej na 1 mieszkańca. Mniej pasażerów niż w Polsce podróżuje koleją w Bułgarii, Chorwacji, Estonii, Grecji, na Litwie, Rumunii, Macedonii i Turcji. Średnie natężenie ruchu kolejowego w transporcie pasażerów w Polsce wynosiło ok. 18 pociągów na dobę. Dla porównania: Austria – 3,37 razy wyższe, Dania – 2,21 razy wyższe, Francja – 3,25 razy wyższe, Węgry

– 1,87 razy wyższe i Słowacja – 1,14 razy wyższe. Dla Słowenii współczynnik wynosi 0,72, dla Czech – 1,95 i Niemcy – z uwagi na rozwinięty transport – 2,7.

Mając powyższe na uwadze oraz dostępność środków unijnych można wskazać kierunki rozwoju eksportu – Bułgaria, Chorwacja, Litwa i Rumunia. Z natury rzeczy środki unijne pozwolą tym państwom na zakup taboru. Biorąc pod uwagę konieczność modernizacji taboru kolejowego, Turcja również powinna być brana pod uwagę jako kierunek eksportu. Dostrzegamy potencjał w państwach wschodnich, czyli Rosji, Ukrainie i Białorusi. Natomiast trzeba powiedzieć, że na tych kierunkach istnieje ryzyko polityczne.

Ekspansja eksportowa wiąże się z pewnymi problemami i ryzykiem. Mieliśmy przypadki, że nasi producenci wygrywali przetargi w państwach zachodnich, natomiast mieli problem z dopuszczeniem taboru do eksploatacji. Takie ryzyko zachodzi i jest poważne.

W zakresie przewozów towarowych na 1 mieszkańca Polska nie odbiega znacząco od większości krajów sąsiednich. Wyższa praca przewozowa występuje np. w Austrii, Szwecji, Słowenii czy też Estonii. Posiadamy jeden z największych parków taboru towarowego w Europie. Natomiast trzeba wziąć pod uwagę, że około 70% jego stanu wykorzystuje się dla przewozów.

Na podstawie założeń wskazanych w materiale, wydaje się, że potencjalnymi kierunkami eksportowymi są: Bułgaria, Węgry, Chorwacja i Litwa. W tych krajach obserwowane jest zjawisko podobne do polskiego, czyli potrzeba kompleksowej wymiany parku taborowego. Szanse eksportowe niesie za sobą budowa linii kolejowej Belgrad – Budapeszt oraz realizowany przez stronę chińską kierunek rozwoju przewozów od strony Morza Śródziemnego.

Należy również wziąć pod uwagę pewien potencjał wynikający z rozwoju transportu morskiego, w szczególności z rozwoju operatorów portów. Wydaje się, że przewoźnicy będą poszukiwali dostępu do taboru.

Podobnie jak w przypadku przewozów pasażerskich, należy zaliczyć Rosję, Ukrainę i Białoruś do eksportowych rynków perspektywicznych dla przewozów towarowych z zastrzeżeniem ryzyka politycznego.

W odpowiedzi na pytanie pana przewodniczącego, chciałbym powiedzieć, że średni wiek taboru kolejowego w Polsce wynosi 30–35 lat. Należy dodać, że rośnie liczba podróżnych, co w dużej mierze jest również wynikiem prowadzonych prac inwestycyjnych. Modernizacja taboru kolejowego istotnie wpłynęła na poprawę satysfakcji pasażerów.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przez chwilę na tym zakończymy. Przewodniczący podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego pan poseł Piotr Król prosił mnie o możliwość odrębnego wystąpienia. Pan poseł przygotował prezentację na dzisiejsze posiedzenie. Myślę, że aspekty zawarte w materiałach ministerialnych poruszymy w dyskusji, która nastąpi po części wprowadzającej do posiedzenia. Przekazuję głos panu przewodniczącemu z zaufaniem, że dotrzyma 10 minut na prezentację. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Tego się właśnie obawiam, że pan przewodniczący ze szwajcarską dokładnością będzie pilnował tego czasu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jestem z Górnego Śląska, panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

No właśnie. Zacni goście. Dzisiejsze posiedzenie Komisji jest dedykowane państwu.

Chciałbym zacząć od złożenia podziękowania na ręce pana przewodniczącego Rzońcy, bo miałem przyjemność i zaszczyt być członkiem delegacji, która gościła na dwustronnym spotkaniu w Niemczech. Po ponad dziesięciu latach Komisja Infrastruktury polskiego Sejmu spotkała się z Komisją Transportu Bundestagu. W ramach bogatego programu pobytu rozmawialiśmy z przedstawicielami Deutsche Bahn. Spotkaliśmy się z ministrem transportu oraz odbyliśmy kilkakrotne spotkania z Komisją Transportu Bundestagu. Chciałbym się podzielić kilkoma spostrzeżeniami z tej wizyty w kontek-

ście naszego tematu, a szczególnie skupić się na kwestiach homologacji i rozwiązaniach, które w mojej ocenie należałoby wdrożyć, żeby pomóc naszym producentom.

Proszę o pierwszy slajd. Po pierwsze, już teraz trzeba powiedzieć, że mamy się czym pochwalić i powoli, ale wkraczamy na rynki, na których nam zależy. Jestem z Bydgoszczy, więc zacznę od innych producentów, żeby nie być posądzanym o stronniczość – dom ma się tylko jeden.

Solaris ma homologację na tramwaje – rynek niemiecki. NEWAG posiada homologację kolejki Etna i z tego co udało mi się ustalić, trwa proces homologacji EZT dla regionalnego przewoźnika – rynek włoski. PESA posiada homologacje pociągów na rynku niemieckim i włoskim oraz homologację pociągów i tramwajów na rynkach Europy Środkowo-Wschodniej.

Proszę kolejny slajd. Nie bez kozery pokazuję państwu ten slajd. W mojej ocenie na slajdzie jest jeden z piękniejszych składów. Taką kolejką zbudowaną w Polsce, na którą udało się firmie NEWAG uzyskać homologację na terenie Włoch, jeżdżą turyści ze świata, którzy we Włoszech chcę obejrzeć tereny wokół wulkanu Etna. Moim zdaniem Newag Vulcano, spalinowy zespół trakcyjny, to nie tylko wizualnie, ale technicznie jeden z lepszych produktów, który może być naszym okrętem flagowym, jeżeli chodzi o eksport. Pozostałe wymienione produkty również. W prezentacji skupiam się na taborze szynowym.

Kolejny slajd pokazuje następny nasz flagowy produkt, czyli PESA Dart – elektryczny zespół trakcyjny klasy Intercity wyprodukowany dla PKP. PESA dostarczyła dwadzieścia takich składów. Jest to bardzo rozwojowa linia produktowa, która może rozwijać prędkość powyżej 200 km/h. Warto podkreślić, że produkt został bardzo dobrze przyjęty i był chwalony na ostatnich targach w Berlinie. Kolejny produkt, o którym w mojej ocenie warto powiedzieć, to Impuls II – elektryczny zespół trakcyjny wyprodukowany przez NEWAG dla włoskiego przewoźnika. Z tego co wiem, do końca ubiegłego roku NEWAG miał dostarczyć do Włoch pięć takich trójczłonowych pojazdów. Do tej kwestii jeszcze powrócę.

Następny slajd pokazuje skład, którego sprawa odbiła się szerokim echem do tego stopnia, że nawet pan premier Morawiecki udał się w tej sprawie do Niemiec. W drugim podejściu PESA udało się uzyskać homologację na pierwszy spalinowy zespół trakcyjny Link, co prawda dla lokalnych linii – dla niemieckiego przewoźnika. Zdjęcie, które państwo widzicie zostało wykonane na dworcu w Berlinie. W ten sposób polskim zespołom trakcyjnym udało się wrócić na niemieckie tory

Kilka słów na temat lokomotyw, bo w tej dziedzinie również mamy się czym pochwalić. Na górze slajdu znajduje się zdjęcie lokomotywy elektrycznej Dragon, która jest produkowana przez NEWAG. Na dole slajdu znajduje się zdjęcie spalinowej lokomotywy Gamma z elektrycznym systemem (Marathon), produkowanej przez PESA.

Mamy również potencjał w produkcji tramwajów, czyli jak widać na zdjęciu u dołu tramwaj Tramino produkcji Solaris, który dostarczany jest do jednego z niemieckich miast.

Pokazując produkty, którymi możemy chwalić się w Europie i świecie, przechodzę do kwestii certyfikacji, która w mojej ocenie jest jedną z pierwszych głównych barier, o których należałoby dzisiaj powiedzieć.

Po pierwsze, występują różne normy homologacyjne na rynku UE, dawnej Europy Zachodniej i na rynku wschodnim. Mamy taką sytuację, że certyfikaty wydawane przez polskie instytuty nie są akceptowane na rykach zachodniej Europy. Niestety, w drugą stronę to działa – zachodnie certyfikaty są w Polsce honorowane. Trzeba powiedzieć uczciwie, że tego typu sytuacja generuje podwójne koszty dla naszych producentów, bo muszą uzyskiwać oddzielne certyfikaty na rynek krajowy i zagraniczny.

Kolejna sprawa, którą zresztą podnosiłem w rozmowach z kierownictwem Deutsche Bahn dotyczy tzw. pakietu kolejowego. Branża o tym wie. Pakiet kolejowy, o którym się mówi coraz więcej, będzie służył m.in. wymuszaniu podwyższania norm w ramach regulacji UE. Podam przykład pewnego absurdu homologacyjnego. Polski producent produkuje pociąg, który jest eksploatowany w Czechach. Pociąg w ramach ruchu transgranicznego wjeżdża na teren Niemiec. W tym przypadku homologacja nie jest wymagana. Inna sytuacja jest, gdy dokładnie taki sam skład ma być sprzedany do Niemiec.

Wówczas homologacja jest wymagana. To pokazuje absurd i barierę, która stoi przed naszymi producentami, którzy ubiegają się o sprzedaż na tym istotnym dla nas rynku.

W mojej ocenie należy postawić hipotezę i powiedzieć o pewnej kwestii, czyli certyfikowaniu pojazdów i uzyskiwaniu certyfikatów. Na pewno jest to m.in. kwestia uregulowania kompetencji ośrodków badawczych, nadawania uprawnień akceptowanych za granicą, czy też wsparcie inwestycji w laboratoriach w specjalistyczne wyposażenie. Należy postawić pytanie, czy polskie instytuty badawcze mogą uruchomić instrumenty wsparcia polskich producentów po homologacyjnej „ścieżce zdrowia"? Pozwolę sobie postawić pierwszy wniosek, aby przy współudziale UTK, w ramach polskich instytutów powołać podmiot, który będzie się specjalizował we wspieraniu homologacji pojazdów polskich producentów za granicą. W tej chwili mamy taką sytuację, że polski producent, który chce np. sprzedać pojazd dla Deutsche Bahn, żeby uzyskać homologację płaci jednej ze spółek zależnych DB. Czemu te pieniądze nie miałyby zostawać w Polsce? Dlaczego w tym zakresie nie mielibyśmy mieć jednego podmiotu, który wspierałby wszystkich producentów, a nie tak jak dotychczas, gdy każdy z nich musi być obciążany finansowo i kolejno przechodzić tę samą ścieżkę?

Przejdę na chwilę na Wschód, bo to też bardzo duży rynek. Mówił o tym pan minister i pan dyrektor. Na tych rynkach borykamy się głównie się z rzeczami, które są od nas niezależne, ale przede wszystkim niezależne są od producentów. Na to trzeba zwrócić uwagę. Zawirowania finansowe, wahania kursów, sankcje gospodarcze. Pomijam szczegóły, ale w Polsce dużo mówiliśmy na temat problemów producentów żywności i drogowej branży transportowej. Natomiast niewiele mówiło się o tym, że wywołało to duże problemy dla taboru. Okazało się, że wahania w kursie walut spowodowały, że np. tramwaje, które PESA miała sprzedać do Rosji, stały się nieopłacalne dla odbiorcy rosyjskiego. Ostatnia kwestia to cła wwozowe na pojazdy kolejowe i tramwajowe. W mojej ocenie jest to również jedna z barier.

Wyłapałem pewną ciekawostkę, którą proszę, aby osoby z branży zweryfikowały. Z jednej strony wydaje się, że jest niska aktywność polskiego oddziału EBOR, a z drugiej strony mam wrażenie, że funkcjonuje dziwny mechanizm. Jeżeli zagraniczny oddział EBOR wspiera finansowo inwestycję w kraju Europy Środkowo-Zachodniej lub np. na Ukrainie, to

inwestycja realizowana jest przy udziale firm, z którego pochodzi oddział tego banku. Niestety, ale tak się nie dzieje w przypadku polskiego oddziału EBOR. Warto, żeby również tak było.

Moi przedmówcy wspominali o KUKE. Jest to bardzo ważny podmiot na polskim rynku, który wspiera eksport. Prosiłoby się jednak, i są to również sygnały od producentów, żeby procesy decyzyjne KUKE uprościć i skrócić, bo to czasem decyduje o udziale w przetargu lub o zawarciu kontraktu.

Mieliśmy problem z zagranicznymi placówkami biur radców handlowych. W wyniku przeprowadzonych zmian obecnie mamy pracowników w jednym pionie – w ramach ambasad. Pracownicy wydziałów będą mieli szanse wspierać polskie branże. Zmiany przeprowadzone przez Ministerstwo Rozwoju w tym zakresie oceniam na plus.

Należy powiedzieć, że zamówienia nowoczesnych, innowacyjnych pojazdów z lokalnego rynku są szansą na budowanie kompetencji krajowych producentów. Często jest to jeden z wymogów, które stawiane są w przetargach.

Na zakończenie podam przykład projektu kolei dużych prędkości we Francji, czyli tzw. TGV. Powiem o tym za chwilę, ale jakby w tym kontekście, chciałbym zauważyć, że polscy producenci spotykają się z sytuacją, którą określam jako zwyczaj zamawiania na ostatnią chwilę, a niejednokrotnie jest tak, że na wspólne projekty badawcze i produkcję prototypu trzeba około trzech lat. Kilka słów o TGV, bo jest to ciekawy punkt odniesienia, który pokazuje jak można realizować wspólną politykę państwa i dużych prywatnych podmiotów, którzy mają wspólny cel. Po pierwsze, warto przypomnieć, że TGV był to projekt rządowy realizowany wspólnie przez krajowego przewoźnika, zarządców infrastruktury, producenta taboru i instytuty badawcze. Celem było wdrożenie do eksploatacji i zbudowanie we Francji pociągów dużych prędkości na przystosowanej do tego celu infrastrukturze. Od rozpoczęcia prac nad koncepcją do przejazdu pierw-

szego pociągu minęło dwadzieścia lat. Chciałbym przekazać tę informację szczególnie panom z IC, którzy uważają, że gdy polski producent od narysowania projektu na desce do chwili skierowania pociągu na tory miał dwa lata i spóźni się o parę tygodni, to jest to powód do nakładania kar. Mam nadzieję, że nie mówię tego sobie a muzom.

Proszę o kolejny slajd.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Prościej proszę.

Poseł Piotr Król (PiS):

Prościej? Teraz będzie bardzo prosto.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Trzy minuty panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Zdążę. Na chwilę rozbijmy i zderzmy z rzeczywistością nasze wyobrażenie o całkowicie wolnym rynku w UE. Zobaczcie państwo, jak wygląda wolny rynek w tym obszarze – na podstawie danych ze specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Startujesz w przetargu i nie jesteś firmą z danego kraju. W SIWZ są dodatkowe punkty za bazę serwisową w pobliżu zajezdni klienta i za wytworzenie pojazdu w pobliżu miasta użytkownika. Po drugie, dodatkowe punkty za homologację w danym kraju. O tym jak łatwo (w cudzysłowie) uzyskać homologację już mówiłem. Następne, to korzyść cenowa, czyli np. o 10% mniej odejmowano od ceny porównawczej za lokalizację firmy w danym kraju. Kolejne to dodatkowe punkty za wykorzystanie komponentów wytworzonych w danym kraju. Następnie wymagane są gwarancje banku narodowego danego kraju. Dla równowagi, gdyby ktoś z państwa chciał porównać mechanizmy, które stosowane przez kraje UE wobec polskich firm, polecam SIWZ na tramwaj w Warszawie. Proszę sobie porównać, co jest stosowane na zachodzie wobec naszych producentów, a jakie wymagania stawiane są w Polsce.

Patrząc na przykład Francji trzeba stwierdzić, że jeden silny podmiot ma realne szanse na rywalizację z zagraniczną silną konkurencją. Nie chcę rozstrzygać o formie, ale należy postawić pytanie, czy w pewnych obszarach nie powinna następować kumulacja naszych starań? Czy nie powinniśmy iść w kierunku, żeby skorzystać z efektu kuli śniegowej? Trzeba pamiętać, że jest to ostania perspektywa unijna. Chodzi o to, żeby mieć tzw. eksportowe specjalizacje i nie marnować środków np. na dwa takie same produkty, przy całym szacunku dla państwa i dla poszczególnych firm. Z punktu widzenia interesów państwa polskiego chodzi o to, żeby np. budować jedną dobrą lokomotywę. Niech jeden buduje w takim obszarze, a inny producent w innym. Nie trwońmy środków i sił na badanie tego samego produktu.

Dlaczego dzisiejsze posiedzenie Komisji jest ważne i warto sobie zdać sprawę z tego, w jakim jesteśmy miejscu? W 2020 r. nastąpi znaczący spadek zamówień z rynku polskiego. Jeżeli główny gracz na tym rynku, czyli Grupa PKP nie zda sobie sprawy z tego, że to jest ostatni dzwonek na to, żeby polscy producenci zbudowali sobie pozycję, mieli podstawy i fundamenty do tego, żeby wyjść za granicę, to na zawsze już zostaniemy zakładami naprawczymi taboru kolejowego, które jak się wydawało, w okresie PRL zakończyły swoją świetną działalność. Jeżeli nie wykorzystamy obecnego okresu, to niestety, ale szansa upadnie. Na pewno nie jest i nie było zamierzeniem pana premiera Morawieckiego, żeby polscy producenci, którzy zaprojektowali i wykonali wspaniałe produkty, które pokazywałem, zajmowali się teraz naprawianiem starych wagonów. Mam wrażenie, że w niektórych obszarach Grupy PKP (nie chcę być niesprawiedliwy) tego typu poziom myślenia występuje – wyremontujmy trochę wagonów, trochę pożyczmy z Czech i generalnie biznes będzie hulał.

Ostatni slajd dotyczy miejsc pracy. Proszę państwa, PESA, NEWAG i Solaris to łącznie około 10 tys. miejsc pracy. Trzeba pamiętać o krajowych poddostawcach, bo to pokazuje obraz branży, jej wielkość, potencjał, siłę i znaczenie dla gospodarki. Poddostawcy zatrudniają łącznie ok. 80–120 tys. pracowników. To jest polska myśl techniczna, polskie projekty, a w efekcie polskie innowacyjne i zaawansowane technologicznie produkty.

Na zakończenie jako smaczek powiem państwu co wymyślił francuski rząd, ze szczególną dedykacją dla kierownictwa PKP IC. Dwa dni temu francuski rząd ogłosił, że zamówi 21 pociągów dużych prędkości, czyli TGV, w większości dla tras, na których nie mogą one jeździć. Robi to tylko i wyłącznie z racji tego, iż jedna z fabryk ogłosiła, że być może zwolni 1 tys. pracowników. Technicznie, w innowacyjności poradzimy sobie z konkurencją, ale ten jeden fakt pokazuje, jak potężna jest różnica w mentalności oraz tym, gdzie my jesteśmy, a gdzie są te kraje i producenci, którzy potrafią dbać o swój rynek. Dziękuję bardzo.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję za prezentację. Oczywiście proszę ją potraktować jako jeden z głosów w dyskusji. Nie jest to głos ostateczny, natomiast jesteśmy bardzo ciekawi jak pan minister i prezes PFR odniosą się do niego oraz do naszych pomysłów.

Podczas wizyty w Niemczech spotkaliśmy się z bardzo ważnymi politykami z ważnej komisji. W zasadzie docenili nas wszyscy najważniejsi z tej komisji – wszystkie frakcje. Po południu pojechaliśmy na rozmowy w Deutsche Bahn. Mówiąc delikatnie, w tym momencie zastanawialiśmy się, kto rządzi w Niemczech. Widzę, że pan minister Grabarczyk twierdząco kiwa głową. Jako polityk powiem, że nie mam nic przeciwko temu, żeby u nas było podobnie. O co nam chodzi? Tak naprawdę nie jest ważne, kto rządzi. Chodzi o to, żeby był sukces gospodarczy Polski. Być może jest tak, że czasem jako politycy w czymś przeszkadzamy. Mamy np. za mało wiedzy lub rad. Nasza Komisja chętnie spróbuje coś naprawić, jeżeli istnieje taka potrzeba – choćby na podstawie dobrych doświadczeń i praktyk z rynku niemieckiego. Prosimy państwo o takie podejście do naszej Komisji.

Przewodniczący Komisji Transportu Bundestagu obiecał, że po wyborach w październiku przyjadą do Polski. Zainteresowani są rozmowami. Starali się to ukrywać, ale zorientowaliśmy się, że doskonale wiedzą i dobrze są zorientowani co do pieniędzy, które mamy, środków unijnych oraz na temat naszych firm i ich produktów.

Proszę państwa o zgłaszanie się. Obecnie przejdziemy do dyskusji. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pytań jest wiele, natomiast korzystając z rzadkiej okazji obecności mocnej reprezentacji Ministerstwa Rozwoju, warto poprosić o dodatkowy – bardziej szczegółowy – komentarz dotyczący tworzonych narzędzi np. dla realizacji projektu Luxtorpeda 2.0.

Poruszamy się dzisiaj na poziomie pewnego strategicznego dokumentu. Ze strony rynku są pytania o konkrety. Z materiału MIiB wynika, że inwestycje taborowe na rynek krajowy w tej perspektywie europejskiej mają pokryć zapotrzebowanie na przewozy wewnątrz kraju na ok. 40 mln pasażerów. W ubiegłym roku z oferty PKP Intercity skorzystało 38,5 mln pasażerów. Można powiedzieć, że jest zbyt stabilnie i tym bardziej na znaczeniu zyskuje aspekt wsparcia potencjału proeksportowego, w tym na rynki zbytu dla polskiego aktywa, jakim jest technologia SUW 2000 zaaplikowana na stacji Zamość – na styku z LHS. Do tej pory nie znalazło to szerokiego zastosowania na granicy ze wschodnimi polskimi sąsiadami. Myślę, że ta technologia to bardzo ciekawy temat usprawniający przejazd, a przede wszystkim podnoszący konkurencyjność.

Tytułem otwarcia dyskusji zgłaszam powyższe tematy. Udzielę jeszcze głosu dwóm osobom, aby pan minister i panowie mogli odnieść się do pytań postawionych przez trzy osoby. Czy ktoś z pań i panów posłów chciałby zabrać głos? Czy ktoś z zaproszonych gości chciałby zabrać głos? Proszę bardzo, pan prezes Zaboklicki.

Prezes Zarządu PESA Bydgoszcz S.A. Tomasz Zaboklicki:

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, drodzy państwo, pozwolę sobie zabrać głos na początku. Myślę, że mamy tak bogate doświadczenia, iż warto nas wysłuchać.

Chciałbym skupić się na dwóch aspektach. Jeden z nich dotyczy tezy, że eksport zaczyna się na dostawach w kraju, tj. na realizacji wewnętrznych zamówień. Drugi aspekt dotyczy skutecznego wspierania działań firm z nastawieniem eksportowym. Jak państwo zauważyliście, następuje lekki spadek eksportu. Boję się, że będzie się pogłębiał.

Zacznijmy od rynku wewnętrznego. Nie może zdarzać się eliminowanie polskich firm z przetargów, a niestety ma to miejsce. Mówię np. o PESA, którą wyrzuca się z przetargów. Miało to miejsce w Krakowie. W różnych województwach robi się określone preferencje. To niespotykane, żeby włoska, francuska czy niemiecka firma była eliminowana we własnym kraju. Tam jest to zupełnie niepojęte. Rozumiem miłość i preferencje do zachodnich partnerów. To jest zrozumiałe i już się tego nauczyłem, ale jednak jest to niespotykane, zwłaszcza że mówimy o ostatniej perspektywie unijnej. Jeżeli nie zdobędziemy doświadczenia na rynku polskim, to trudno mówić o eksporcie. Nikt nie kupi pojazdu, jeżeli nie przeszedł testów i doświadczeń. Proszę na to zwrócić uwagę, zwłaszcza w przypadku Solaris, który poszedł na współpracę z Stadler, bo nie powiodła się samodzielna droga eksportera tak skomplikowanego produktu, jakim jest tramwaj czy pociąg. To jest trudne, bo jest bardzo kapitałochłonne.

Nastąpiła dobra zmiana w zakresie mechanizmów finansowania. KUKE zachowuje się poprawnie. Moim zdaniem BGK jest jeszcze trochę zacofany. Pozwolę sobie mówić w imieniu innych producentów. Polskim firmom brakuje kapitałów. W Polsce procesy i koszty homologacji również się wydłużyły. Kapitałów brakuje, a homologacja czy budowa pojazdów staje się coraz bardziej kapitałochłonna. Zbudowanie pojazdu do testów to rząd 20 mln zł. Jeżeli chodzi o Niemcy, uzyskanie homologacji to rząd 80 mln zł. Tyle środków wydaliśmy na homologację. W krajach zachodnich homologacja jest elementem sterowania polityki gospodarczej.

Pan poseł Król podkreślił bardzo istotną sprawę – wzmocnienie polskich instytutów badawczych. Przykładowo, nie możemy dać pojazdu do testów Instytutowi Kolejnictwa lub Instytutowi Pojazdów Szynowych w Poznaniu i powiedzieć, fajnie, mamy homologację na Europę lub na jakikolwiek kraj. Na żaden kraj, poza Polską. Fragmenty homologacji są, ale nie ma całości. Myślę, że Czesi wyprzedzają nas w zakresie kompetencji i zdobycia homologacji. Zresztą, firmy zachodnie, takie jak Siemens i Bombardier robią badania homologacyjne w Czechach z nastawieniem na ekspansję zachodnioeuropejską, bo jest taniej i szybciej. To jest bardzo istotne.

Pan poseł raczył wspomnieć o przykładzie Warszawy. Jest to bardzo ciekawy przykład przetargu na tramwaje. Zwróćcie państwo uwagę, że chcemy mówić o budowie potencjału innowacyjnego w Polsce, a Tramwaje Warszawskie mówią, że chętnie kupią tramwaje z Chin, Rosji, Białorusi lub Ukrainy. Nie ma dla nich problemu.

Zwróćmy uwagę na to, że w ogóle nie ma skoordynowanej polityki „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju" z wnętrzem kraju. Mamy dysonans. Myślę, że mamy świetną ideę, którą głosi pan premier Morawiecki, ale niestety jej realizacja jest nieciekawa. Do tego należy dodać strategię inwestycyjną PKP. Drodzy państwo, mówiąc o tym, że będziemy modernizować 300 wagonów plus kupimy 20 lokomotyw, nie jest to strategia innowacyjna. Miejmy świadomość, że to będzie czas ostatnich pieniędzy unijnych. Jeżeli mówimy o lokomotywach, przetarg może wygrać Siemens, który ma świetny produkt, ale nie wiemy, jakie będą kryteria przetargowe. Z tym ostatnim jest różnie, bo w wielu przetargach spotykaliśmy się z preferencjami firm zachodnich. Tego w materiałach informacyjnych o PKP nie ma, ale do tego dochodzą jeszcze 22 wagony. Nie wiem, dlaczego nie ma tego w materiałach, bo niby jest to tajemnica, ale powszechnie o tym wszystkim wiadomo. Nie rozumiem dlaczego w materiałach nie można napisać o wizji taboru? Znamy takie opracowania choćby z Niemiec, Włoch, Austrii i Szwajcarii, gdzie głośno mówi się o planach, żeby przemysł mógł się przygotować.

Martwię się tym, co będzie po 2023 r., ponieważ obecnie pieniędzmi unijnymi rozwiązujemy bieżące problemy PKP. Rozumiem to, ale po 2023 r. będzie dziura. Jeżeli polski przemysł nie przygotuje się do ekspansji eksportowej, nie będzie miał zamówień krajowych i nie zdobędzie doświadczenia, proszę mi wierzyć, będzie miał drzwi zamknięte. Z jednego powodu. Ponieważ w krajach zachodnich (w Polsce również) wymaga się tzw. doświadczenia. Na przykład, w ciągu ostatnich trzech lat trzeba wyprodukować 50 pojazdów jakiegoś typu. Proszę mi wierzyć, firmy stracą kompetencje.

Chciałbym państwa prosić, żeby podtrzymać samorządowość, bo tak naprawdę (również i za poprzedniego rządu) rozwój eksportu nastąpił dzięki samorządowości. Zwróćcie państwo uwagę, że tylko miasta i samorządy lokalne zamawiały nowy tabor. W tamtym

czasie PKP jako instytucja, poza Pendolino, pociągami Stadlera i 10 Dartami, nie zamawiała innych nowych pojazdów, chyba że mówimy o lokomotywach, które były dedykowane Siemensowi, bo nikt z krajowych producentów nie miał szansy startu w przetargu. Proszę zwrócić uwagę, że nowy tabor zamawiają samorządy, w tym jest deklaracja Przewozów Regionalnych, które deklarują zakup nowego taboru. Jest to przykre, bo liczyliśmy, że ostatnia perspektywa unijna da szansę polskiemu eksportowi na zrobienie czegoś nowego, innowacyjnego. Boję się, że pieniądze z programu INNOTABOR nie będą wydane z banalnego powodu. Jeżeli dostaniemy 50% dofinansowania, nie zbuduję lokomotywy na półkę. Nie zbuduję jej, bo trzeba dołożyć drugie tyle i nie wiem, czy ktokolwiek ją kupi, bo np. PKP jej nie kupi. Mam na myśli np. dwuagregatową lokomotywę, elektryczno-spalinową lub jakąkolwiek inną.

O polskim high speed zapomnijmy. Proszę mi wierzyć, NEWAG poszedł drogą budowy szybkiego pojazdu i nawet przekroczył 200 km/h. My zrobiliśmy kolejny krok w Dart-cie. To jest jednak koniec inwestycji, bo Dart-a już nie będzie. Jest mowa o tym, że się rozważa itd… Dart-a kolejnego już nie będzie. Moim zdaniem ten program jest już zamknięty i stał się pewną historia polskiego kolejnictwa.

Apeluję o skoordynowanie programów INNOTABOR i Luxtorpeda 2.0. Uważam, że powinno się tym trochę zająć Ministerstwo Infrastruktury, a z tym jest kłopot. Idee Ministerstwa Rozwoju i uruchamianie słusznych mechanizmów finansowych nie idzie dalej.

Na pewno brakuje kapitałów na to, żeby przejść poważne homologacje. Są tzw. mniejsze homologacje. Mam na myśli przewozy lokalnych przewoźników, w których obowiązują inne uregulowania prawne. Często, jak we Włoszech…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Może pan powiedzieć, o jakich środkach mówimy? Jakie są koszty przeprowadzenia takiej homologacji?

Prezes Zarządu PESA Bydgoszcz S.A. Tomasz Zaboklicki:

Koszt poważnej homologacji do państwowego przewoźnika wynosi ok. 100 mln zł. Podam przykład. Dla Deutsche Bahn musimy zbudować trzy pojazdy, które nie będą sprzedawane, czyli będę miał je do kasacji. Mówię o tym, żeby była świadomość, jakie są wymagania. To jednak osiągniemy, bo w tym roku rozpoczynamy produkcję seryjną tych pojazdów, ale pieniądze na te trzy sztuki są już wyssane z krwioobiegu firmy. To samo czeka NEWAG, jeżeli będzie chciał pójść naszą drogą, do narodowego przewoźnika. Drobni przewoźnicy mają nieco inne wymagania.

Na pewno potrzebne jest wsparcie finansowe. Mówimy o Iranie. Świetny temat. Tam są już Niemcy, Francuzi, Chińczycy i Koreańczycy. My mamy dużą szansę, bo nas lubią. Rozmawialiśmy z kolejami irańskimi. Kupią każdą ilość wagonów. Potrzebują 500 wagonów, 500 spalinowych pojazdów, ok. 1 tys. lokomotyw. To są takie liczby, bo są opóźnieni, ale jednocześnie potrzebują finansowania. Finasowanie moglibyśmy zamknąć, ponieważ kupujemy od nich ropę. Koordynując całość, moglibyśmy zamknąć krąg finansowy. Myślę, że można byłoby uzyskać wsparcie nie tylko KUKE, ale pokusić się o pełne finansowanie, bo wbrew pozorom Irańczycy nie mają gotówki. NEWAG tam próbował, my mamy kontakty i wiemy, czego potrzebują, ale brakuje kogoś lub czegoś, co zamknęłoby krąg. Moim zdaniem jest to możliwe.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę państwa, prosiłbym o skracanie wypowiedzi, tak żeby inni mogli się wypowiedzieć.

Prezes Zarządu PESA Bydgoszcz S.A. Tomasz Zaboklicki:

Dobrze. Kończę. Dziękuję bardzo.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Będziemy się uzupełniać, żeby inni mieli szansę na wypowiedź.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie prezesie, proszę o kontynuację wypowiedzi. Proszę o konkluzję.

Prezes Zarządu PESA Bydgoszcz S.A. Tomasz Zaboklicki:

Dziękuję i przepraszam za gadulstwo, ale to jedyna okazja.

Drodzy państwo, na pewno potrzebujemy wsparcia rządowego w zdobywaniu i otrzymywaniu kontraktów. Zauważamy różnicę w zachowaniu rządów krajów zachodnich a zachowaniem rządu polskiego zarówno w poprzedniej, jak i obecnej kadencji. Proszę państwa, to jest jakaś polska przywara. Ambasadorowie i ministrowie obcych państw potrafią interweniować w sprawach przetargów. Polscy eksporterzy tak naprawdę są samotni. Proszę mi wierzyć, że nikt z polskiego rządu nie wstawia się za firmą bezpośrednio u swojego odpowiednika rządowego w innym kraju. Takie sprawy przeżywaliśmy we Włoszech i Niemczech. Dostawaliśmy banalne odpowiedzi, że to przekracza możliwości danego ministra lub nie ma tego w zwyczaju danego ministra. Myślę, że trzeba przerwać zaklęty krąg braku kontaktu przedsiębiorcy – minister. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Jeszcze jeden głos w pierwszej rundzie. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Instytutu Kolejnictwa Andrzej Massel:

W wypowiedzi pana posła Króla oraz pana Zaboklickiego zostały poruszone kwestie homologacyjne. Z perspektywy naszego instytutu mogę potwierdzić, że rynek taboru kolejowego jest dużo trudniejszy, jeżeli chodzi o dopuszczenia niż np. rynek pojazdów drogowych przede wszystkim z uwagi na duże różnice techniczne między systemami kolejowymi w poszczególnych krajach europejskich. Niekiedy na to nakładane są dodatkowe wymagania poszczególnych przewoźników, zwłaszcza dużych i silnych – np. narodowa kolej niemiecka.

Badania homologacyjne obejmują z jednej strony potwierdzenie z wymaganiami europejskimi, czyli z dyrektywą interoperacyjności i wydanej na jej podstawie technicznymi specyfikacjami oraz z drugiej strony badaniem zgodności z krajowymi elementami infrastruktury – również z tzw. otwartymi punktami TSI. Różnice techniczne dotyczą również systemów zasilania. Wiele krajów stosuje zasilanie nie 3 kV, a 12, 15 lub 25 kV czy też zasilanie niskonapięciowe – 1,5 kV. Różne są również systemy sterowania i oddziaływanie między pojazdami a tymi systemami.

Bardzo się cieszę, że została wyartykułowana potrzeba wsparcia dla instytutów badających tabor, dlatego że wiele badań, o których była dzisiaj mowa, nie możemy wykonać, ponieważ nie mamy do tego stosownej infrastruktury. Dlatego przygotowaliśmy projekt rozwoju potencjału badawczego transportu szynowego w Polsce, który wspólnie z macierzystym resortem oraz z CUPT (Centrum Unijnych Projektów Transportowych) staramy się, aby został uwzględniony w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). Program obejmuje m.in. doposażenie naszego toru doświadczalnego w Żmigrodzie w systemy zasilania 1,5 kV, 15 kV (system niemiecki), 25 kV, jak również możliwość zasilania pojazdów metra z trzeciej szyny. Myślimy nie tylko o taborze kolejowym, ale również o pojazdach metra. Sądzimy, że w ten sposób ułatwimy badania dla naszego przemysłu i będziemy bardziej konkurencyjni niż np. ośrodek doświadczalny w Czechach. Chcielibyśmy mieć możliwość takich badań, które on wykonuje. Został podpisany list intencyjny. Cieszymy się, że uzyskaliśmy podpisy pod listem intencyjnym przez partnerów ze strony przemysłu, którzy wspierają nas w tych działaniach.

Pozytywna wiadomość jest taka, że mimo trudnych uwarunkowań dla przemysłu i badających tabor, można powiedzieć, że są pewne osiągnięcia. Na przykład, pokazany w prezentacji pana posła pojazd Vulcano jeżdżący wokół Etny, w całości został zbadany i dopuszczony przez nasz instytut i to nasi badacze jeździli pod Etnę i pojazd dopuszczali. Patriotycznie mówiąc, Polak też potrafi. Za wsparcie dziękujemy i prosimy o dalsze, bo chcielibyśmy dobrze współpracować z przemysłem.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Proszę przedstawicieli ministerstw o odpowiedź na pytania zadane w tej rundzie.

Podsekretarz stanu w MR Tadeusz Kościński:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, nie byłem na spotkaniu w Niemczech, ale to jest dokładnie to, co chciałbym zrobić w Polsce. Ministerstwo jest dla rynku i obywateli, a nie odwrotnie. Osobiście co tydzień, co najmniej jeden dzień udaję się do inwestorów i przedsiębiorców i rozmawiam z nimi o tym, co powinniśmy zrobić. Mocno zachęcam

do tego, żeby mnie i moich współpracowników wyrywać z ciepłych ministerialnych pokojów i zapraszać do siebie w celu rozmowy i przekazywania informacji. Ze swojej strony deklaruję chęć ścisłej współpracy.

Potwierdzam zainteresowanie Iranu udziałem polskich firm. Z rozmów z moimi partnerami w Iranie wynika, że Niemcy, Włosi i Francuzi przedstawiają kompleksowe oferty. W ofercie znajdują się tory, trakcja, tabor, stacje, sygnalizacja, a nawet systemy sprzedaży biletów. Trochę trudno nam konkurować, bo nie mamy takiej kompleksowej oferty. Oferujemy bardzo dobry produkt, ale jest on tylko częścią zapotrzebowania odbiorcy irańskiego. Warto rozważyć udział klastra w ofercie na rynek irański, który będzie mógł złożyć kompleksową ofertę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan prezes Piasecki. Bardzo proszę.

Wiceprezes Zarządu PFR S.A. Marcin Piasecki:

Jeżeli mówimy o dużym i kompleksowym finansowaniu, wykracza to poza ramy oraz możliwości instrumentów PFR i bardziej dotyczy instrumentów międzypaństwowych. Dlatego warto byłoby o tym porozmawiać w Ministerstwie Finansów. Z tego, co wiem realizowane są programy w różnych kierunkach. Np. ostatnio sporo w kierunku Afryki. Można sprawdzić, czy nie można byłoby wykorzystać instrumentów z tego rynku na rynku irańskim.

W komentarzu do prezentacji chciałbym powiedzieć, że zdajemy sobie sprawę z tego, że KUKE tracił udziały w rynku. W tym widać jakby nieefektywność, skutki dowolnego podejmowania decyzji oraz unikanie pewnego ryzyka. To się zmienia. Wprowadziliśmy zmiany na tyle, na ile było to możliwe bez zmiany legislacji. Pewne rzeczy są jeszcze nie do przeskoczenia, bo wymaga to zmiany ustawy, ale mamy sygnały z rynku, że KUKE działa ciut lepiej. Ma być jeszcze lepiej. Sytuacja, w której każda niestandardowa gwarancja czy ubezpieczenie wymaga spotkania się trzech-czterech wiceministrów i głosowania rzeczywiście opóźnia decyzje. Zmieniamy to.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, pan minister Kościński.

Podsekretarz stanu w MR Tadeusz Kościński:

W nawiązaniu do wypowiedzi pana posła i pana prezesa na temat wsparcia za granicą, dodam, że jesteśmy w trakcie likwidacji WPHI i tworzenia 69 zagranicznych biur handlowych PAIiH S.A. (Polska Agencja Inwestycji i Handlu S.A.). Może warto porozmawiać z panem prezesem Pisulą, który to organizuje, żeby przyspieszyć prace, zwłaszcza na interesujących dla państwa rynkach. Wiadomo, że otwieranie 69 biur na całym świecie, w tym na Dalekim Wschodzie, to nie jest prosta sprawa zarówno z organizacyjnego, jak i ekonomicznego punktu widzenia – znalezienie lokalizacji, wynajem, zatrudnienie i rejestracja. Może warto wesprzeć PAIiH S.A., przynajmniej w pierwszym okresie, w procesie otwierania (sponsorowanie, pomoc w zatrudnieniu itd.) biur? Będziecie mieli wówczas przedstawiciela swojego sektora na jakiś czas.

Potwierdzam, że są duże zmiany w KUKE. Jeżeli są jeszcze jakieś problemy, proszę o sygnał. Jest nowe kierownictwo, które chce słuchać i zmieniać. Dotyczy to również BGK. Jeżeli są uwagi, proszę o sygnał, bo pani prezes Daszyńska na pewno chciałaby je usłyszeć i szybko dokonać korekt. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za ciekawe odpowiedzi pana ministra i pana prezesa. Bardzo proszę.

Członek Zarządu Stadler Polska sp. z o.o. Arkadiusz Świerkot:

Zastanawiam się nad tym, co jutro mam powiedzieć swoim kolegom w Siedlcach, gdy będę relacjonował dzisiejsze spotkanie. Z prezentacji pana posła Króla wynika, że Stadler Polska w Siedlcach nie jest polskim eksporterem i nie jest polskim producentem. Prosiłbym, żeby nie traktować nas jako V kolumny. Jesteśmy polskim przedsiębiorstwem. W Siedlcach zatrudniamy 700 osób, a obecnie dodatkowe 100 osób w Poznaniu. Płacimy w Polsce podatki i jesteśmy dumni z tego, że w ubiegłym roku wyeksportowa-

liśmy z zakładu w Siedlcach 67 elektrycznych zespołów trakcyjnych, których wartość przekroczyła 1 mld zł. To jest nasza produkcja z jednego roku. Przez ostatnie dziesięć lat 328 elektrycznych zespołów trakcyjnych wyjechało z Siedlec i na tabliczkach znamionowych ma napis „Made in Poland". Zapraszam państwa do Siedlec. Zobaczcie, to jest 700 osób – Polacy. Mówimy tym samym językiem. Jesteśmy dumni z tego, że jesteśmy polskim eksporterem, nawet jeżeli w niektórych prezentacjach dotyczących eksportu tej informacji nie ma.

Proszę państwa, parę uwag. Czasem ktoś mnie pyta, ile jest Stadlera w Stadlerze, PESA w PESA, albo NEWAG w NEWAG itd. Ile końcowy producent, niezależnie od tego, jakie ma logo, produkuje? Proszę państwa, u nas, w PESA, czy w NEWAG jest podobnie – plus minus – mniej niż połowa (czterdzieści parę procent). Reszta to są zakupy. Komponenty kupuje się od poddostawców, często tych samych. System hamulcowy kupujemy u tego samego dostawcy, u którego zaopatruje się PESA, NEWAG itd.

W Polsce kupujemy produkty od 2 tys. dostawców. Jeżeli eksportujemy pociąg do Norwegii lub Holandii, to 2 tys. polskich firm jest na pokładzie tego pociągu. Proszę spojrzeć na to w ten sposób, że nawet jeżeli nazwa „Stadler" brzmi niepolsko, spółka wyeksportuje produkty 2 tys. polskich zakładów, tj. 2 tys. małych i średnich firm, które dostarczają nam komponenty.

Na koniec chciałbym się odnieść do tzw. narodowych produktów. Podstawowym elementem pojazdu jest jego napęd. Stadlerowski FLIRT ma polski napęd – firmy ABB z Łodzi. Napęd wyprodukowany jest polskimi rękami. Produkt konkurenta, Dart, ma serce z Hiszpanii. Co jest bardziej polskie? Co jest bardziej zagraniczne? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Identyfikuję słuszną uwagę pana prezesa – braku odniesienia w prezentacji. W porównaniu do prezentacji w materiale ministerstwa jest znacznie więcej producentów: PESA, NEWA, Wagony Świdnica, HCP Fabryka Pojazdów Szynowych w Poznaniu, Europejskie Konsorcjum Kolejowe Wagon w Ostrowie Wlkp., Solaris Bus & Coach, Stadler Polska, ALSTOM KONSTAL, ZNTK „Mińsk Mazowiecki", ZNTK w Oleśnicy oraz Zakład Pojazdów Szynowych w Warszawie. Zatem firm jest znacznie więcej.

Przy okazji, witam pana prezesa Halamka, który do nas dotarł.

Bardzo się cieszę z deklaracji otwartości ministerstwa na dialog i kontakty z przedsiębiorcami. Jako posłowie Komisji Infrastruktury sygnalizujemy, że inwestycyjny program taborowy w tej perspektywie finansowej jest pewnym zamknięciem istotnego okresu w finansowaniu infrastruktury. Trzeba myśleć dobre parę lat do przodu, rozwijać potencjał eksportowy, umiejętności poruszania się na rynkach zagranicznych, wprowadzać dobre praktyki biznesowe itd. Myślę, że temu służą również robocze, nieformalne kontakty, o czym mówił pan minister. Informacje o możliwości finansowego wsparcia firm na rynkach pozaeuropejskich są dla nas nowe. Płyną bezpośrednio od kierownictwa ministerstwa. Możemy tylko wyrazić satysfakcję z tego powodu.

Nie rozwijając komentarza, proszę pana profesora Marka Sitarza o zabranie głosu. Bardzo proszę.

Kierownik Katedry Transportu Szynowego Wyższej Szkoły Biznesu w Dąbrowie Górniczej Marek Sitarz:

Dzień dobry. Reprezentuję część, której także nie wymieniono. Mamy przemysł, kolej, ale oprócz tego jest nauka.

Osoby, które obecne są na sali, zapewne nie w pełni zgodzą się z panem przewodniczącym, że dzisiejsze spotkanie jest ważne. Według mnie dzisiejsze spotkanie jest bardzo ważne. W zasadzie to jest być, albo nie być nie tylko przedsiębiorstw (kolejowych), które produkują, ale również to jest być, albo nie być kolei w Polsce. Pan przewodniczący podał bardzo dobry przykład Francji i TGV. Chciałbym tylko dodać, że prezydent Francji i parlament jako państwo postawili sobie cztery cele. Pierwszym celem, który zrealizowali był rozwój francuskiego przemysłu. Drugim celem, który zrealizowali był rozwój nauki francuskiej. Trzecim celem była promocja Francji, który również zrealizowali. Ekonomia była dopiero czwartym celem, którego realizacja nastąpiła, gdy osiem lat temu wyszli na prostą.

W każdym kraju, w tym w Polsce, transport szynowy to jest ta gałąź gospodarki, w której interwencja Państwa jest niezbędna. Nie ma czasu dzisiaj, aby rozwijać tę myśl. W zasadzie nie mamy problemu z rynkiem taborowym. Mamy problem z dostawcami części do taboru. Proszę zwrócić uwagę, że rynek w Europie i na świecie to kwestia problemu z dostawami części. Mówimy o taborze, ale ci, którzy zajmują się koleją, wiedzą że to jest system. To jest tabor, infrastruktura i sieć trakcyjna. Niektórzy wiedzą, że nasze pociągi spóźniły się o rok tylko dlatego, że cały system był niedostosowany. Nie była to kwestia wyprodukowania pojazdu (pojazdy ALSTOM mogą jeździć 293 km/h, a jeżdżą tyle, ile jeżdżą).

Kolejna kwestia to rozwój kolei, czyli polityka państwa. Przez ostatnie dziesięć lat przewóz towarów rośnie. Rośnie jednak w transporcie drogowym, a nie w kolejowym, który utrzymuje się na mniej więcej tym samym poziomie. Proszę państwa, środki publiczne wydawane na infrastrukturę kolejową w przeliczeniu na jednego mieszkańca są 100 razy większe w Szwajcarii niż w Polsce. Środki publiczne wydawane na infrastrukturę kolejową w porównaniu do środków publicznych wydawanych na infrastrukturę drogową są np. w Austrii 100 razy większe. Powyższe przykłady pokazują, że nie możemy mówić tylko o rynku taborowym. Pan prezes i większość słusznie uważa, że firma kolejowa, która nie sprzedaje produktów w swoim kraju, to na pewno nie będzie sprzedawała w innych krajach. Taka jest praktyka, co pan prezes zresztą potwierdził. Proszę państwa, patrzmy na nasz kraj.

Nie było powiedziane, czy ze strategii, której nikt w zasadzie dzisiaj nie przedstawił, wynikają (i jakie) potrzeby w Europie i w Polsce na najbliższe lata. Decydujące jest pytanie o to, czy modernizować, czy kupować pojazdy. W tym temacie byłaby kolejna dyskusja, bo to jest bardzo ważna kwestia, gdyż dotyczy strategicznych decyzji ekonomicznych, finansowych i technicznych.

Kolejna sprawa dotyczy certyfikacji. W zasadzie problem certyfikacji nie jest tak duży, bo można tę sprawę załatwić finansami w zakresie pomieszczeń i infrastruktury. Problem polega w kadrze. Według mnie kadry nie ma i każda z firm, która jest obecna dzisiaj na posiedzeniu, kupi każdego specjalistę. Generalnie w Polsce brakuje nam kolejowej kadry, zwłaszcza w zakresie homologacji i certyfikacji pojazdów szynowych. Ostatnio dyskutowaliśmy na ten temat.

Wszystkie kraje w Europie wiedzą, że jeżeli w danym kraju nie będzie kolei szybkich, transport kolejowy nie będzie się rozwijał. Powiedziałbym, że Polska ten problem odstawiła. Możemy mówić o wszystkim, ale to jest jeden z warunków rozwoju kolei na świecie, zwłaszcza w Europie.

Ostatnia sprawa. Dwa lata temu została opracowana przez platformę technologiczną strategia rozwoju przemysłu transportu szynowego w oparciu o innowacje oraz badania naukowe w Polsce do 2030 r. Szczerze mówiąc nikt z tego nie skorzystał. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Myślałem, że pan profesor zakończy wypowiedź bardziej optymistycznie. Pan profesor znany jest z optymizmu.

Kierownik Katedry Transportu Szynowego Wyższej Szkoły Biznesu w Dąbrowie Górniczej Marek Sitarz:

Proszę państwa, zdecydowanie jestem za koleją, tylko chyba nie przyszedłem po to, aby opowiadać dobre rzeczy. Jesteśmy po to, żeby wspólnie rozwiązać problemy, i to strategiczne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przypominam naszym gościom, że niedawno rozmawialiśmy na temat kształcenia technicznego m.in. w branży kolejowej. Pan profesor postawił wówczas jeden prosty wniosek, że w Polsce nie ma tytułu technika transportu kolejowego, podczas gdy funkcjonują dla innych branż – samochodowy, lotniczy itd. Być może rozpoczynamy analizę od kwestii najbardziej elementarnych, a nie jest to przedmiotem dzisiejszej dyskusji.

Udzielę głosu panu prezesowi Nicolasowi Halamkowi, prezesowi Alstom Konstal. Bardzo proszę, pan prezes Halamek.

Dyrektor Zarządzający Alstom Konstal S.A. Nicolas Halamek:

Chcę tylko dodać, że podobnie jak Stadler, mamy duży zakład w Polsce. Alstom ma bardzo duży zakład w Polsce. Zatrudniamy ponad 1300 osób i planujemy dalszy nabór, dodatkowo nawet o 400–500 osób.

Zakład produkuje tylko i wyłącznie na eksport. Zapraszam do zwiedzania zakładu w Chorzowie. Produkujemy bezzałogowe metro dla miasta Rijad. Jest to pierwsze metro tego typu budowane w Polsce.

Wiele zainwestowaliśmy w ten zakład. Nie tylko w moc produkcyjną, ale również w wiedzę. Alstom wiele zainwestował w kadrę, która produkuje bardzo wysokiej jakości towary. Zainwestowaliśmy tak dużo, że dzisiaj ten zakład jest wśród najlepszych zakładów produkcyjnych w Grupie Alstom. Ten zakład jest w Polsce. Pracują w nim niemal tylko i wyłącznie polscy pracownicy. Podobnie jak w zakładzie pana Świerkota, w naszym zakładzie rozmawiają tylko po polsku. Zapraszamy do odwiedzin zakładu. Zobaczycie państwo, w jakich warunkach ludzie pracują i przekonacie się o zrealizowanych inwestycjach. Dzisiaj ten zakład produkuje tylko na eksport. Dzieje się tak od lat. Tymczasem, gdy mamy podpisaną umowę na dostawy krajowe, to jeszcze płacimy kary, bo PKP PLK nie zdążyła z inwestycjami w Polsce. Prosimy tylko o jedno – o normalne traktowanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję panie prezesie. Bardzo proszę, pan profesor Mirosław Chaberek.

Przewodniczący Rady Nadzorczej PKP S.A. Mirosław Chaberek:

Chciałbym podzielić się spostrzeżeniem z punktu widzenia eksploatatorów systemów taborowych i lokomotywowych. Z punktu widzenia użytkownika sprzętu ważne są koszty eksploatacji. Jeżeli do tego uwzględnimy wymogi środowiskowe, zanieczyszczenie i hałas, to brakuje mi przy wszelkich komunikatach jakichkolwiek myśli o wielosystemowych pojazdach spalinowych. Mam na myśli wykorzystanie gazu ciekłego lub ziemnego. Sądzę, że to nie powinno uciec uwadze w całej strategii rozważań o taborze. Pomijając szczegóły, ważne jest, żeby wszelki tabor spalinowy, zarówno dla Polaków, jak i na eksport, uwzględniał rozwiązania związane z gazem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy po tej części pan minister chciałby coś dodać? Nie. Wobec tego bardzo proszę, pan prezes Zaboklicki.

Prezes Zarządu PESA Bydgoszcz S.A. Tomasz Zaboklicki:

Panie przewodniczący, ad vocem. Drogi Arku, kochany Stadlerze, gdy chcieliśmy eksportować, to nie dostawaliśmy oferty od wielu producentów. ABB powiedziało nam, że dostarcza produkty konkurentom, a nam nie złoży oferty i nie będzie dostaw. Dzisiaj ABB chciałby złożyć ofertę, bo jesteśmy już znaczącym graczem. Zatem musieliśmy kreować polski przemysł i ty to doskonale wiesz. Często nie dostawaliśmy ofert, a nawet jak dostaliśmy, to do Darta mamy wysokie kary umowne przez szwajcarskiego dostawcę. Musieliśmy nadzorować dostawy i patrzeć mu na ręce. Tu oczywiście nie chodzi ciebie i Stadlera.

Podobnie jak państwo uważam, że Alstom, czy Stadler to są polskie firmy. W przetargach niby wszyscy mają równe szanse, tylko doskonale wiesz, że niektórzy mają preferencje. Trzeba też zauważyć, że firmy ze stuprocentowym polskim kapitałem mają jeszcze biura badań i rozwoju. Jest jednak pewna różnica między czystą montownią (z całym szacunkiem) a firmą, która popełnia błędy, wydaje kasę na nowe projekty, bada, męczy konstrukcje, samodzielnie zdobywa doświadczenie itd. OK. Możemy sobie wyobrazić sytuację, w której NEWAG, PESA lub FPS będą sprzedane np. Alstom lub Stadler. W porządku, ale czy myślicie, że będzie to samo? Nie będzie to samo. Nie neguję firm zachodnich. One są bardzo ważne i bardzo potrzebne, kreują innowacyjność, kreują konkurencyjność itd. Potrzebne są w krwioobiegu gospodarczym.

Przedmiotem dzisiejszego spotkania jest to, co należy zrobić, żeby polskie firmy się rozwijały. Nie mówię o tym, że polski przemysł ma dostawać zamówienia gratis, chociaż z drugiej strony wasze firmy dostają je na swoich rynkach. Wiem, że w Polsce tego się

nie da zrobić. Istotą jest jednak to, żeby polskie firmy miały szansę rozwoju. Boli was? Rozumiem.

Polskie firmy i polska nauka powinny mieć szanse rozwoju. Wraz z rozwojem firmy NEWAG, PESA czy FPS rozwija się nauka, młodzież, instytuty badawcze. W dawnych czasach była koncepcja, żeby sprzedać cały polski przemysł. Powstaje pytanie, czy w takim razie nastąpiłby jego rozwój lub rozwój nauki? Przecież polikwidowaliśmy szkoły, uczelnie i, to co pan profesor raczył powiedzieć, straciliśmy fachowców – straciliśmy pokolenia.

Teraz mamy szansę odbudować to wszystko na równych prawach, ale macie tę przewagę, że polski program wydawania pieniędzy nie rozwinie polskiego przemysłu. Tyle. To wam jest na rękę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Pan prezes Halamek z ripostą. Proszę bardzo.

Dyrektor Zarządzający Alstom Konstal S.A. Nicolas Halamek:

Chciałem powiedzieć, że Alstom Konstal nie jest tylko montownią. Alstom Konstal posiada biuro projektowe. Zatrudniamy ok. 100 osób, które codziennie rysują i projektują. Poza tym kolej to przemysł, który podobnie jak wiele innych współczesnych, rozwija się na podstawie pracy ekspertów w różnych krajach. Jeden zakład tego nie robi. Prace rozwojowe tramwaju czy pociągu nie są skumulowane w jednym zakładzie. To już nie istnieje, to historia. Przemysł nie jest tak zorganizowany. Na przykład wózki bierzemy z danego zakładu, bo mają ekspertów i w tym się specjalizują. Inni specjalizują się systemach trakcyjnych. Jeszcze inni projektują i produkują tylko systemy *control commands* – cały system – serce pociągu. Nie ma zakładu w zakresie wszystkich kompetencji. To nie istnieje.

Na rynku nastąpił podział specjalizacji. Ekspertyza i opracowania wykonywane są częściowo we Francji, Niemczech, Włoszech itd. Trzeba wiele czasu, żeby osiągnąć wysoki stopień specjalizacji, która dodatkowo będzie się rozwijała cały czas. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję panu prezesowi za dodatkowy komentarz. Czy są zgłoszenia ze strony gości? Nie wypowiadał się jeszcze przedstawiciel PKP Intercity. Zgłaszałem uwagę dotyczącą możliwości obsługi pasażerów. Chodzi również o wynik z ubiegłego roku (bardzo dobry) i niewiele większy szacunek przewozów na rok bieżący. Proszę o komentarz i odpowiedź na pytanie, w jaki sposób sprawują się zakupione przez PKP Intercity produkty u różnych producentów. Proszę jednak tylko to zasygnalizować, bo nie jest to przedmiotem dzisiejszego posiedzenia.

Zwracam uwagę wszystkim gościom i państwu posłom na rzadką okazję goszczenia tak licznego grona kompetentnych przedstawicieli resortów. Sądzę, że to dobra okazja do wyciągnięcia wniosków na przyszłość z uwagi na fakt, że widzimy bardzo mocny i dobrze zbudowany potencjał wszystkich uczestników tego rynku.

Bardzo proszę, pan prezes Oniszczuk.

Członek Zarządu PKP Intercity S.A. Jarosław Oniszczuk:

Witam państwa bardzo serdecznie. Jak zauważył pan przewodniczący, PKP Intercity dość dynamicznie rozwijało się w ostatnim roku. Nastąpił wzrost przewozu pasażerów o 24%. W związku z powyższym, w celu sprostania tak szybkiemu wzrostowi przewozu pasażerów, musieliśmy szybko wypracować dynamiczną strategię taborową. Analizując posiadany przez nas potencjał taborowy, jak również możliwości finansowe, opracowaliśmy dosyć dynamiczny plan rozwoju taboru spółki PKP Intercity. Nie jest tajemnicą, że planujemy zmodernizować 450 wagonów, żeby jak najszybciej zapewnić możliwość przewozu pasażerów. Przewidujemy również modernizację lokomotyw. Chcemy zmodernizować 20 lokomotyw EU07 do prędkości 160 km/h. Tyle na temat modernizacji.

Planujemy zakup nowego taboru. Chcemy kupić 40 lokomotyw elektrycznych, w tym, o ile warunki na to pozwolą, 20–30 nowych lokomotyw elektrycznych do prędkości 160 km/h. Niedługo wystartują przetargi na zakup elektryczno-spalinowych lokomotyw manewrowych. Myślimy również o uzupełnieniu naszego taboru wagonowego o 55 lub

80, o ile warunki pozwolą, nowych wagonów. W późniejszym czasie rozważamy zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych. Nasza dynamika rozwoju jest dosyć ostra. Chcemy zapewnić naszym pasażerom odpowiednią ilość taboru tak, żeby ich przewieźć.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa mógłby odpowiedzieć na pytanie o SUW 2000?

Członek Zarządu PKP Intercity S.A. Jarosław Oniszczuk:

Odnośnie SUW 2000 w asortymencie mamy 4 wagony. Na razie nie są eksploatowane, ale chcemy je uruchomić w następnym rozkładzie jazdy. Podpisaliśmy z Cargo umowę o możliwości korzystania z dokumentacji. Mam nadzieję, że wraz z nowym rozkładem jazdy ruszy nasz projekt, naszych wagonów SUW.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan dyrektor, proszę bardzo.

Dyrektor departamentu MIiB Tomasz Buczyński:

Pnie przewodniczący, Wysoka Komisjo, tytułem uzupełnienia wypowiedzi pana prezesa Oniszczuka, a także odniesienia się do kilku istotnych kwestii, chciałbym powiedzieć, że ministerstwo wspiera projekt Luxtorpeda 2.0 . Uczestniczymy w dyskusji i wpracowaniu konkretnych rozwiązań. Podobnie jest w temacie pomocy publicznej dla Przewozów Regionalnych, którą z naszej strony aktywnie wspieramy. Nasi przedstawiciele jeżdżą do Komisji Europejskiej i myślę, że przy wspólnych wysiłkach ten temat znajdzie dobre rozwiązanie.

Jeżeli chodzi o PKP Intercity i zarzuty dotyczące wagonów, to należy wziąć pod uwagę przeszłość, w której wydłużono m.in. okresy przeglądowe taboru, co w konsekwencji spowodowało w krótkiej perspektywie poprawę wyniku finansowego, a w dłuższej perspektywie konieczność natychmiastowego zastrzyku finansowego. To jest bardzo duży problem. Obserwujemy również pewne problemy w zakresie samofinansowania spółki. My to dostrzegamy i pracujemy nad tym tematem. Każde przedsiębiorstwo co do zasady powinno kreować zysk. Zysk powinien być przeznaczany na potrzeby spółki, w tym przypadku na potrzeby taborowe. Widzimy w tym pewną możliwość. Analizujemy temat, a ruchy powinny być wyważone.

MIiB ma dosyć ograniczone instrumenty wsparcia finansowego. Przypomnę tylko, że z Funduszu Kolejowego co roku 110 mln zł przeznaczane jest na wsparcie taborowe. Powiedzmy, że Fundusz ma swoje ograniczenia ustawowe. Środki Funduszu mają swoje przeznaczenie. Trzeba wziąć pod uwagę, że na realizację projektów POIiŚ 2007–2014 były zaciągane kredyty, które trzeba spłacać. Mamy również Krajowy Program Kolejowy oraz konieczność sfinansowania zarządcy infrastruktury w zakresie metodyki wyliczania stawek dostępu, determinowaną przepisami unijnymi, potwierdzoną przez europejski trybunał. To wszystko powoduje, że nastąpiło już zagospodarowanie środków Funduszu Kolejowego.

Pan profesor Sitarz zauważył, że rośnie przewóz towarów, ale w transporcie drogowym. Jest to bardzo istotny temat. Dostrzegamy ten problem. Jest to zagadnienie dotyczące funkcjonowania kolei przez ostatnie kilkanaście lat, tj. pewnego skupienia się na produkcie oferowanego przez kolej. Trzeba wziąć pod uwagę, że przedsiębiorca wybiera produkt, który mu się opłaci.

My nadrabiamy zaległości, zarówno utrzymaniowe, jak i inwestycyjne. W pewnych okresach, mimo realizacji inwestycji, sieć była rozkopana, mówiąc kolokwialnie. W tej chwili rozpoczynamy kolejny front inwestycyjny, który był zapóźniony. Natomiast zarząd PKP PLK S.A. dosyć żwawo nadrabia pewne obszary. Myślę, że w 2023 r. sytuacja powinna być już diametralnie inna. Pokazuje to przykład perspektywy 2007–2013, w której front inwestycyjny był duży. Obecnie jest jeszcze większy. Poprawiła się znacznie liczba przewozów pasażerskich. Skupienie frontu inwestycyjnego na ciągach towarowych (co jest istotne) poprawi ich przepustowość. Dla przedsiębiorców istotny jest czas, w którym pociąg z punktu „A" dojedzie do punktu „B". Jeżeli przepustowość będzie ograniczona, czas przewozu nie będzie atrakcyjny dla przedsiębiorców, ale nad tym pracujemy. Myślę, że w 2023 r. infrastruktura kolejowa będzie znacznie bardziej konkuren-

cyjna w stosunku do drogowej niż w chwili obecnej. Dziękuję bardzo. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, poproszę pana doktora Podleśko o odniesienie się do kwestii SUW.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę bardzo.

Główny specjalista w Departamencie Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Paweł Podleśko:

Dziękuję bardzo. Potwierdzam informację, którą przekazał pan prezes Oniszczuk w zakresie SUW – PKP Intercity. Paradoksalne jest to, że system został zaprojektowany i badany pod kątem przewozów towarowych, a tymczasem wykorzystywany jest tylko i wyłącznie w przewozach pasażerskich.

Z punktu widzenia Ministerstwa Rozwoju dziwna może wydawać się sytuacja z SUW, gdyż bodaj trzykrotnie finansowano różnymi grantami różne projekty badawcze, w których uczestniczyły instytuty naukowo-badawcze. Wydaje się, że w tej chwili SUW ma szansę wrócić do gry. Podstawowym problemem SUW jest jego bardzo rozproszona struktura własności. To jest jego duży problem. Większość praw patentowych do SUW należała i należy do ZNTK w Poznaniu, którego sytuacja jest dosyć trudna. Natomiast jeżeli chodzi o SUW, mamy informację, że być może uda się zwiększyć wykorzystanie tego systemu w przewozach towarowych – m.in. za sprawą spółki zależnej PKP Cargo zarządzającej rejonem przeładunkowym w Małaszewiczach, która w tym momencie rozpisuje przetarg na studium wykonalności zwiększenia przepustowości tego rejonu przeładunkowego. Studium wykonalności uwzględnia również wykorzystanie automatycznych systemów zmiany rozstawu osi, w tym SUW 2000. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Kaczorowska prosi o głos. Bardzo proszę.

Poseł Alicja Kaczorowska (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, mam pytanie do producenta, firmy Stadler. Pan prezes powiedział, że w firmie jest 40% Stadlera. Jaki % stanowią 2 tys. polskich firm? Czy firmy prowadzą działalność projektową?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę bardzo, pan prezes.

Członek Zarządu Stadler Polska sp. z o.o. Arkadiusz Świerkot:

Stadlera w Stadlerze? Powiedziałem, że jest czterdzieści parę procent. Dotyczy to wszystkich producentów. Typowy producent taboru kolejowego robi wózki, pudła, zestawienie końcowe i uruchomienie Wszyscy producenci to robią. Dokładnie, jedna trzecia dostaw z zewnątrz to polscy poddostawcy. Ich produkty znajdują się we wszystkich naszych pociągach i jeżdżą po całej Europie: Norwegia, Estonia, Włochy, Węgry itd. Lista krajów jest bardzo długa. Poddostawy to bardzo duży zakres prac i dostaw, które są…

Poseł Alicja Kaczorowska (PiS):

Nie da się tego określić? Czy dałoby się to określić procentowo?

Członek Zarządu Stadler Polska sp. z o.o. Arkadiusz Świerkot:

Jedna trzecia dostawców z 60% to dostawcy polscy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący Żmijan. Bardzo proszę. Powoli zmierzamy do końca.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Chciałbym wyrazić zadowolenie, że Komisja zajmuje się dzisiaj problemami, które są dla nas bardzo ważne.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pracuję już V kadencję w Sejmie. Posiadam wykształcenie w obszarze infrastruktury, ale drogowej. Siłą rzeczy na użytek pracy parlamentarnej musiałem zgłębiać tematykę transportu kolejowego. Pamiętam, że kiedyś trafiłem na dewizę pana profesora Sitarza, który powiedział, że kolej to kosztowna

rzecz i kto nie ma pieniędzy, nie powinien się bawić w kolej. Przywołuję te słowa dlatego, żeby można było docenić to, co działo się w ostatnich latach w dziedzinie transportu, a zwłaszcza infrastruktury transportu, bo ona jest kluczem rozwoju ostatnich lat. Dzięki niej osiągnęliśmy wysoki poziom rozwoju i dzisiaj jesteśmy w stanie szeroko rozglądać się po Europie i świecie. Do tego były potrzebne pieniądze. Czy pamiętamy skąd się wzięły? Czy pamiętamy o tym, że inwestycje zagraniczne w Polsce ostatnich lat ocenia się na poziomie 720 mld zł? Czy pamiętamy, że bez tych inwestycji nie byłoby rozwoju w Polsce? Czy pamiętamy, że środki na infrastrukturę, program autostradowy, dróg szybkiego ruchu i kolej w zasadniczej mierze wiążą się z naszą obecnością w Unii Europejskiej? Szanując nasze ambicje, naprawdę nie chcemy o tym pamiętać?

Chciałbym, żeby nasz gmach budować logicznie od fundamentów, a przynajmniej symetrycznie, jeżeli chodzi o kolej. To jest ten kontekst. Infrastruktura i oczywiście tabor. To nie ulega wątpliwości.

Państwo mówicie, że w ostatnich latach istnieje przewaga przewozów osobowych i towarowych na drogach. Z czego to wynika? Nie ulega wątpliwości, że z rachunku ekonomicznego i jakości usług. Każdy chce zachowywać się racjonalnie i podejmuje takie decyzje, które są dla niego najlepsze.

Bardzo chcemy, żeby po polskich torach jeździły jak najlepsze wagony i lokomotywy. W takim razie trzeba przede wszystkim wybudować dobre tory, zmodernizować sieć i wybudować nową. My i państwo również pytacie z troską, co będzie po 2023 r., gdy wiemy, że środków tak dużych już nie będzie. Przecież mamy tego świadomość. Mamy szansę i mieliśmy świetną perspektywę finansową 2007–2013, którą wykorzystaliśmy, co prawda z przewagą na infrastrukturę drogową, ale dzięki temu mamy drogi. Mamy wspaniałą perspektywę finansową 2014–2020 i 66 mld zł na infrastrukturę kolejową. Czy ją wykorzystamy? Jesteśmy w połowie. Panie przewodniczący, ten temat nas również dotyczy. Następne posiedzenie Komisji powinniśmy poświęcić temu zagadnieniu. Moim zdaniem istnieje poważne zagrożenie, że nie wykorzystamy tych środków i nie zmodernizujemy sieci. Czy nie przełoży się to na zakup taboru itd.? Czy nie przełoży się to na liczbę zamówień? Odpowiedzmy sobie na te pytania.

Tak jak powiedziałem, nie budujmy gmachu od dachu. Budujmy go, przynajmniej w kontekście kolei, symetrycznie: infrastruktura i tabor. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Myślę, że panie i panowie posłowie oraz goście są zorientowani, że Komisja Infrastruktury raczej chodzi po ziemi. Proszę, pan poseł Suchoń, a następnie pan minister Grabarczyk.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, chyba trochę źle rozpoczęła się dyskusja, ponieważ poczułem się dziwnie, gdy została podważona pozycja firm z udziałem kapitału zagranicznego, które działają w Polsce. Wydaje się, że każdy ma swoje miejsce w gospodarce, każdy ma jakby inne cele do zrealizowania. Myślę, że w zakresie gospodarki powinniśmy podchodzić bardziej ekumenicznie, bo trudno nie zauważyć, że wszystkie firmy, które w Polsce działają, zatrudniają polskich pracowników i płacą podatki. Zasługują na to, żeby państwo polskie przynajmniej je widziało.

Mam również przekonanie, że nasze posiedzenie jest bardzo istotne i mówimy o ważnych sprawach. Byłoby dobrze, gdyby nasze posiedzenie zakończyło się wnioskami czy też konkluzjami, które pozwolą na skonsumowanie naszej dyskusji. Nie wiem, jaki jest plan prezydium, ale chciałbym zaproponować, aby strona społeczna, która obecna jest na dzisiejszym posiedzeniu Komisji, przekazała w rozsądnym czasie swoje wnioski i przemyślenia dotyczące tematyki i tego, co państwo polskie powinno zrobić, a my jako parlament, rząd wspierać, żeby pomóc przedsiębiorcom działającym w naszym kraju. Nie można zmarnować potencjału, który istnieje. Wnioski i stanowisko przedsiębiorców mogłyby stać się podstawą dezyderatów, z którymi Komisja mogłaby wystąpić do różnych ministrów. Rozumiem, że jest problem wewnętrzny, ale wybrzmiał dzisiaj również problem w relacjach międzynarodowych. Występuje brak dyplomacji ekonomicznej,

co uważam za kluczowy element w ekspansji naszych firm. Wydaje się, że byłby to dobry pomysł, gdyby Komisja wystąpiła do różnych ministrów z różnymi dezyderatami dotyczącymi różnych problemów, z którymi borykają się przedsiębiorcy.

Zgłaszam wniosek i propozycję, żeby zaprosić stronę społeczną do przesłania na ręce pana przewodniczącego swoich uwag i propozycji, a my pochylimy się nad nimi w celu wypracowania wniosków do dezyderatów, które skierowalibyśmy do odpowiednich ministrów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł – minister Grabarczyk. Bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, najgorszy scenariusz, który mógłby się nam przydarzyć, to ten podobny do inwestycji w nowoczesny sprzęt dla polskiego wojska. W wyniku sporu o to, kto ma być dostawcą nowoczesnych śmigłowców sprzęt nie trafia do żołnierzy. Musimy uniknąć takiego scenariusza.

Dobrze, że Komisja dała przedstawicielom producentów taboru możliwość przedstawienia własnego stanowiska. Niedawno odbywał się szczyt kolejowy. Być może jest pora na to, żeby zorganizować okrągły stół z udziałem dwóch ministerstw (infrastruktury i rozwoju) oraz rynku po to, żeby określić pewną perspektywę współdziałania.

Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów podjął strategiczną decyzję dotyczącą budowy Centralnego Portu Lotniczego (CPL). Nie wyobrażam sobie realizacji tej inwestycji bez spełnienia postulatów pana profesora Sitarza. Nie da się doprowadzić dużego potoku pasażerów do tego portu bez szybkiej kolei. Do tego trzeba przygotować nasz rynek producentów taboru. Dziękując za dzisiejszą dyskusję, podpowiadam panu przewodniczącemu i prezydium Komisji, aby zastanowić się nad szybką kontynuacją tematu być może w innej formule, np. konferencji lub okrągłego stołu, ale trzeba to zrobić.

Przy okazji pytanie do Ministerstwa Rozwoju. Czy państwo przygotowując rekomendacje dla realizacji CPL braliście również pod uwagę rozwój szybkiej kolei w Polsce? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Lamczyk, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, szanowni goście, popieram wniosek pana posła z Nowoczesnej o dezyderat. Proponuję, aby prezydium zebrało odpowiednie materiały.

Handel w barterze jest bardzo istotny. LOTOS czy ORLEN kupują za miliardy złotych ropę naftową. Prawdopodobnie odbywa się to na podstawie umów długoterminowych, ale może można byłoby zadziałać w kierunku wykorzystania polskich zakupów ropy na dostawy towarów naszych producentów taboru. Współpraca resortów i firm w tym zakresie jest potrzebna.

Panie przewodniczący, myślę że te tematy powinny się pojawiać w Komisji przynamniej raz na kwartał. Skorzystanie z zaproszeń państwa do odwiedzenia waszych zakładów byłoby dobrym uzupełnieniem wiedzy. Myślę, że pan marszałek nie miałby nic przeciwko obecności posłów w zakładach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę.

Wiceprezes Zarządu NEWAG S.A. Józef Michalik:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, odpowiadając przedmówcy na pytanie, które postawił, chciałbym powiedzieć, że ropa naftowa w Iranie zawiera bardzo dużą ilość siarki. Polskie rafinerie nie są przygotowane do odsiarczania tego typu ropy. W związku z tym, łatwa wymiana barterowa jest raczej mało prawdopodobna.

Natomiast wracając do meritum sprawy i do pytania, jak wesprzeć podmioty działające na rynku polskim w ekspansji eksportowej, chciałbym podzielić się refleksjami na ten temat. Nie ulega wątpliwości, że jak wszyscy tutaj siedzimy, widzimy wyczer-

pujący się potencjał wzrostu na rynku krajowym. Nie ulega wątpliwości, że wszelkiego rodzaju programy lansowane w mniejszym lub większym stopniu przez Komisję Europejską (ale nie tylko), prowadzą w gruncie rzeczy do rosnącego potencjału sprzedażowego poza Polską – w samej Europe i nie tylko. Patrząc trochę z lotu ptaka na świat, można rzecz, że mamy chyba drugą rewolucję kolejową, podobnie jak w XIX wieku pojawiła się rewolucja przemysłowa. Poniekąd kolej stanowiła fundament tej rewolucji. Mamy również do czynienia z określonymi procesami demograficznymi związanymi z przemieszczaniem się ludzi, a właściwie z przemieszczaniem się bardzo dużych potoków ludzkich. Występuje to wszędzie, w tym w Polsce. Mamy do czynienia z koncentracją coraz większej liczby osób wokół ośrodków, które szybko i dynamicznie się rozwijają. Rozwijają się kosztem tych ośrodków, które takiej szansy nie mają. Między ośrodkami w Europie osoby będą się przemieszczać w bardzo intensywnym tempie. Potoków ludzi będzie przybywać.

W moim przekonaniu należy zastanowić się nad dwoma kwestiami. Pan poseł Piotr Król na jednym ze slajdów wskazał 20 lat. Nie pamiętam dokładnie w czym rzecz, ale bodajże we Francji projekt rozwijany trwał 20 lat. Powstaje pytanie, w jakim horyzoncie planistycznym zadbać i jak to zrobić, aby mimo wszystko utrzymać potencjał rozwojowy polskich firm kolejowych na rynku polskim, ale przy okazji dać im czas na to, żeby zbudowały odpowiedni potencjał również na rynku międzynarodowym. Bez tego czasu i bez długofalowego myślenia wydaje się, że ten potencjał fizycznie się wyczerpie.

Nie ulega wątpliwości, że każdy z producentów, decydując się na wyjście poza granice, zawsze będzie borykał się z określonymi barierami wejścia itd. Bariery będą wszędzie. Gdyby wziąć pod uwagę prosty model konkurencji, a jest taki – model pięciu sił Portera, to można je wymienić. Zawsze będzie konkurencja na rynku lokalnym, chociaż nie wszędzie. We Włoszech lokalnego producenta nie ma, ale może pojawić się za chwilę. Będą bariery wejścia finansowe i prawne. Kwestia dopuszczeń? OK. To z jednej strony kwestia regulacji i wymagań formalnych stawianych przez odbiorców, a z innej strony to kwestia doświadczenia i innego podejścia klientów związanego z dopuszczeniem pojazdów, w szczególności z odbiorami pojazdów. Będą również bariery związane z substytutami, czyli produktami alternatywnymi, z którymi się będziemy borykać. Borykamy się z nimi na co dzień. Próbujemy wejść na rynek węgierski, spotkamy tam tylko Stadlera. Próbujemy wejść na rynek niemiecki? OK. Jest Siemens i jest Bombardier, bo de facto są to lokalne podmioty. Nie oszukujmy się, w każdym z tych państw branża kolejowa w istotny sposób podlega jednak określonym wpływom politycznym. Patriotyzmu gospodarczego nie wyeliminujemy.

Wydaje mi się, że my również powinniśmy pomyśleć, w jaki sposób, może trochę przy pomocy tego patriotyzmu gospodarczego, wydłużyć lub wzmocnić potencjał rozwojowy w Polsce po to, żeby polskim podmiotom dać szansę, a nawet wspierając je – w tej chwili nie potrafię określić, jakimi instrumentami – w perspektywie do lepszego i intensywniejszego oraz skuteczniejszego konkurowania na rynkach zagranicznych. Szanse ku temu będzie dawać demografia. Powstaje tylko pytanie: Kiedy należy zacząć myśleć choćby o kolejach dużych prędkości? Trzeba mieć również na uwadze to, że ten projekt będzie trwał nie dwa lata, nie pięć lat, tylko kilkanaście lat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Jestem z Pomorza i wiem, że LOTOS kupuje irańską ropę. Nowa instalacja 10+ pozwala na przerób tej ropy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Już nie ma zgłoszeń. Posiedzenie formalnie zakończy pan przewodniczący Bogdan Rzońca. Ze swojej strony chciałbym tylko jeszcze raz zasygnalizować, w obecności pana ministra i pana prezesa z PFR, istotność tej problematyki jako kreację pewnych strategicznych wyzwań co najmniej po horyzont 2030 r.

Dzisiaj jest moment, żeby uchwycić kluczowe aspekty wsparcia, tym bardziej że każdy z obecnych szefów firm ma własne doświadczenia w relacjach międzynarodowych – dobre i negatywne. Warto, nawiązując do deklaracji o aktywności poza gmachem ministerstwa,

żeby pan minister na bazie dzisiejszego posiedzenia, zaproponował całemu rynkowi spotkanie robocze, ukierunkowane tylko i wyłącznie na branżę producentów taboru kolejowego. Nie jest naszą – parlamentarzystów – rolą rozwijać konkretne *cases*.

Pan minister Grabarczyk oraz pan poseł Suchoń poruszyli kwestie wniosków po posiedzeniu naszej Komisji. Za chwilę pan Bogdan Rzońca o tym powie jako szef Komisji. Jest rzeczą oczywistą, że konkluzje będą przygotowane czy to w formie wystąpień do resortów, czy w formie dezyderatu dotyczącego w szczególności współdziałania dwóch resortów (rozwoju i infrastruktury).

Chciałbym poruszyć również kwestię kolei dużych prędkości, co zostało zamrożone kilka lat temu i jest rzeczą naturalną, że przy pracach nad CPL byłaby to integralna część inwestycji. Myślę, że to również będzie jednym z tematów posiedzeń Komisji w II półroczu. Obecni przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury mogą sobie taki temat już wstępnie odnotować.

Druga konkluzja, która może tylko pośrednio nawiązuje do tego, o czym rozmawialiśmy, dotyczy kompletnego zredukowania oferty polskich przewoźników w ruchu transgranicznym. Zostało to zredukowane w niebywały sposób.

Wspólną konkluzją naszego wyjazdu i spotkań w Bundestagu w ubiegłym tygodniu było skwitowanie, że oferta połączeń w relacjach np. Polska-Niemcy to są lata sześćdziesiąte ubiegłego wieku. Mamy kilka połączeń oferowanych w relacjach Niemcy, Austria, Czechy i jest połączenie do Moskwy. Uważam, że ten aspekt warto rozwinąć, promować i przede wszystkim związać z marką pociągów, które operują z terenu Polski. Na marginesie, będzie to przedmiot jednego z posiedzeń Komisji Infrastruktury w II półroczu – promocja i rozwój połączeń zagranicznych kolejowych. Jest to temat, który wychodzi ze społecznej wyobraźni, zwłaszcza gdy niektórzy z naszych kolegów wspominają o nierównowadze, czyli ofercie połączeń międzynarodowych autobusowych, nie mówiąc o lotniczych.

Z mojej strony to tyle. Jako jeden z inicjatorów tego posiedzenia bardzo się cieszę, że ministerstwa, zwłaszcza Ministerstwo Rozwoju, które jest kluczowe, przygotowały dobre materiały informacyjne. W dyskusji mało dotknęliśmy kwestii eksportu towarów i usług polskich firm budowlanych, ale rezerwujemy sobie kontynuację tego tematu i zapowiadamy, że te kwestie będą omawiane.

Bardzo proszę, przekazuję głos panu przewodniczącemu Bogdanowi Rzońcy.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, kilka uwag. Pomimo różnych fal emocjonalnych podczas dyskusji, z optymizmem patrzę na to, co wydarzyło się na dzisiejszym posiedzeniu.

Pamiętajmy, że mamy bardzo ważny dokument Komisji Europejskiej – raport dotyczący rozwoju lotnisk w Europie. Z tego raportu wynika, że wielkie lotniska europejskie są zapchane. To jest bardzo istotna informacja także dla rynku kolejowego. Mówię oczywiście o wielkich lotniskach, a nie o tych mniejszych. Ten raport powinien być wyzwaniem dla kolei, bo widać w nim szansę.

Skąd mój optymizm? Mieliśmy wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w Krasiczynie – 23 listopada. Spotkaliśmy się z Komisją Infrastruktury Ukrainy. Spotkali się również ministrowie infrastruktury Polski i Ukrainy, a już miesiąc później udało się nam wspólnie z Ukraińcami zrobić połączenie kolejowe Kijów–Lwów–Przemyśl, gdzie biletów nie ma już na dwa miesiące przed wyjazdem. To są szanse. Moim zdaniem takich szans jest wiele. To jest dobry przykład, że należy szybko i konsekwentnie działać. Dla tego typu połączeń tabor jest potrzebny i ludzie są zadowoleni. Żeby było jasne, tę usługę wykonujemy taborem ukraińskim. Jak się mówi, pcha się nam sukces. Stąd mój optymizm.

Pewnie będziemy musieli przyjrzeć się połączeniom transgranicznym. Będąc w Niemczech, przez trzy dni byliśmy w sytuacji, gdy mówiliśmy tylko o zachodniej granicy państwa polskiego. Jeżeli chodzi o połączenia kolejowe, widzę utracone szanse na południu i wschodzie Europy. Martwię się tym, że co prawda marszałkowie w regionalnych programach operacyjnych dają pieniądze na rozwój kolei, zakup taboru, remonty linii tzw. drugorzędnych, ale np. wśród linii drugorzędnych są linie o znaczeniu międzynarodowym i PLK tych linii nie remontuje, a marszałkowie mają na to za mało pieniędzy. Wiem

od Słowaków, że są gotowi wjechać z połączeniem np. Koszyce (Węgrzy się też dopominają) starą – historyczną linią przez Łupków do Polski. O ile po stronie słowackiej prędkość pociągu wynosi 100 km/h, o tyle po stronie polskiej prędkość może wynieść 33 km/h, nie ma wymaganej prędkości. Tymczasem remont linii został odłożony *ad calendas Graecas*. Marszałek jej nie wyremontuje, bo nie ma pieniędzy. PLK mówi, że jest to linia drugorzędnego znaczenia itd. Myślę, że powinniśmy patrzeć na tego typu połączenia jako na kolejną szansę. Być może, gdybyśmy uruchomili szybki pociąg z południa Europy, powtórzyłaby się sytuacja z Ukrainą, że biletów brakuje. Dodatkowo, być może część osób zrezygnowałaby z jazdy samochodem na rzecz pociągu i korki byłyby mniejsze.

Ostatnią uwagę kieruję do kolegów posłów. Każda prezentacja powinna być akceptowana przez prezydium Komisji i tak będziemy postępować. Poprosiłem, żeby przygotować szybką prezentację. Jeśli chodzi o Alstom i Stadler, nie było problemu z umieszczeniem państwa w prezentacji. Chodziło nam tylko o wywołanie tematu, natomiast państwo świetnie się obronili. Jesteście w Polsce, pracujecie, zatrudniacie, nikt wam krzywdy nie robi. Proszę się nam nie dziwić, że mówimy o tym, a słyszeliśmy to w Niemczech, iż poza granicami Polski dbają o rodzimych producentów. Dlaczego my nie? My też musimy się zastanowić nad tym, czy i jak możemy pomóc PESA czy NEWAG. Oczywiście, dużo zależy od nich samych, bo my ustawą nie doprowadzimy np. do połączenia tych firm. Jako posłowie nie będziemy wnikali w historie rynkowe, bo byłoby to nie na miejscu.

Prezentacje będziemy przygotowywać bardziej profesjonalnie, ale zawsze chodzi o to, żeby wywołać temat i żeby była ilustracja tego, co dzieje się na polskim rynku. Bardzo pięknie wszystkim dziękuję za obecność.

Panie ministrze, panie prezesie, panowie prezesi, bardzo dziękuję. Dalszy ciąg nastąpi, bo chodziło nam o taką dyskusję jak dzisiaj. Pan przewodniczący musi zamknąć posiedzenie, bo prowadził. Nie mogę zamknąć obrad. Bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Zanim zamknę posiedzenie, chciałbym udzielić głosu panu ministrowi. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MR Tadeusz Kościński:

Dziękuję panie przewodniczący. Bardzo się cieszę z inicjatywy spotkania, które biorę na siebie. Byłoby dobrze, gdyby spotkanie odbyło się poza ministerstwem, wówczas łatwiej o bezpośrednią współpracę.

Chciałbym powiedzieć, że bardzo trudno pomóc jednej firmie, bo Unia Europejska powie od razu, że jest to pomoc publiczna. Musimy zrobić to, co inni robią, musimy pomóc sektorowi. Nie możemy wskazywać w przetargach specjalnych preferencji dla jednej firmy, bo od razu zostanie to wytknięte. Możemy jednak wskazać na inne warunki, które będą dotyczyły np. finansowego wsparcia badań w sektorze i za to premiować. W ten sposób możemy dokonać wsparcia sektora i trochę ochronić polskich producentów oraz utrudnić wejście firmom zagranicznym, które przecież nie będą finansować badań i rozwoju sektora w Polsce. Dziękuję.

Wiceprezes Zarządu NEWAG S.A. Józef Michalik:

Panie ministrze, w imieniu zarządu NEWAG serdecznie zapraszam do siedziby naszej firmy w Nowym Sączu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo paniom i panom posłom, wszystkim zaproszonym gościom. Dziękuję panom ministrom obu resortów oraz panu dyrektorowi. Będziemy kontynuowali temat. Do zobaczenia. Zamykam posiedzenie Komisji.